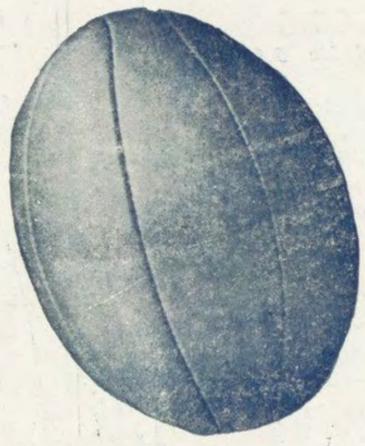
9e Année ⌀ No 390 — 50 centimes. — 2 Mars 1906 ⌀ Tous les Vendredis.

DANS CE NUMÉRO :

Mon projet d'expédition au Pôle Nord

par WALTER WELLMAN

Un beau coup de pied au football.



LA VIE AU GRAND AIR

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout ⌀ Fermes & Châteaux ⌀ Femina
Musica ⌀ Jeunesse ⌀ La Vie au Grand Air
9 et 11, Avenue de l'Opéra ⌀ Paris

Abonnements :
Paris et Départements „ „ „ 24 francs.
Etranger „ „ „ „ „ „ „ 28 ⌀
Téléphones 280-52, 280-56, 254-88

Published on March 2 1906. Privilege of copyright in the United States reserved under the Act approved March 3 1905 by Pierre Lafitte.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

THE
"HAMMOND"
LEGGING
Registered No. 5.925

Nen authentique sans avoir le dessus mentionné dans chaque legging.
Faites en toutes sortes de cuirs.
Echantillons et explications pour mesures sur demande.

HAMMOND & Co., LTD
8, PLACE VENDÔME, PARIS
et
435, OXFORD STREET, LONDON
En gros : E. PENTON & SON
21, rue de l'Aqueduc
PARIS

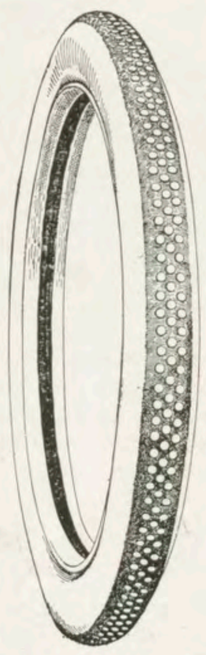
Patent No. 24,363.

POUR **MAIGRIR**

sûrement sans danger et sans régime, prener le
Thé Mexicain du Dr Jawas
Seul remède végétal, inoffensif et absolument certain.
Amaigrissement naturel et bienfaisant qui réduit les hanches et le ventre, efface le double menton et amincit la taille.
Succès consacré. — La boîte : 5f. les 6 boîtes : 28 fr. fco mandat.
Pharmacie Vivienne, 16, rue Vivienne, Paris et partout.

La Semelle Michelin

SOUPLE, ANTIDÉRAPANTE & IMPERFORABLE



Le seul
ANTIDERAPANT
aussi souple qu'un pneu ordinaire

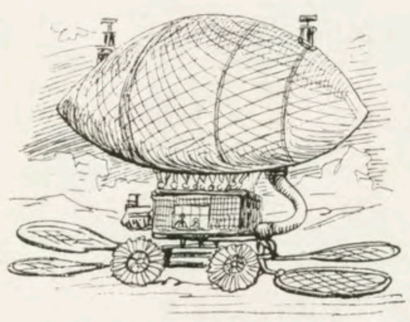
MICHELIN & Cie, Clermont-Ferrand
Dépôt à Paris, 105, Boulevard Péreire
Téléphone 502-08

CHAMPAGNE
HEIDSIECK & REIMS
HEIDSIECK
Maison fondée en 1785
KUNKELMANN & Co - Succrs
REIMS

PARFUM
FLORAMYE
L.T. PIVER
PARIS

AUTOMOBILES
Gillet-Forest
7, 10 et 12 chevaux
75, Avenue de la Grande-Armée
PARIS

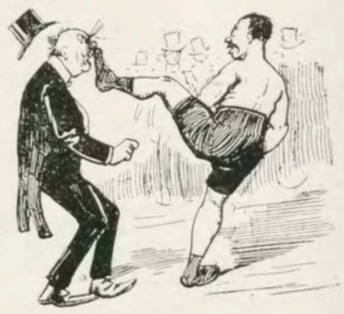
La Semaine Comique par Henriot.



Les dernières nouveautés :
Auto-ballon, à air chaud, avec roues ingelables, ski et nacelle calfeutrée, indispensable aux voyageurs du Pôle Nord.

— Voilà mon idée... Ajoutez un canon-mitrailleuse à votre auto et constituez un corps de francs-chauffeurs en temps de guerre!

— En 1870, pendant le siège, j'avais un vieux cheval... je le mangeai. Mais vous ne pourriez pas vous nourrir avec votre auto.
— C'est entendu, mon cher, mais je pourrais, avec mon auto, aller chercher des vivres pour les autres...



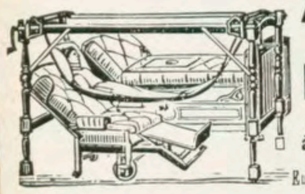
— Dans les luttes, il y a des coups qui devraient être absolument défendus. Tenez par exemple, celui-ci!

PRENEZ GARDE, Madame

***vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de* THYROÏDINE BOUTY, *et votre taille restera ou vous deviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expedié franco par le* LABORATOIRE**
1, Rue de Châteaudun. Paris, contre mandat-poste de **10f.**
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.
— Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.* —

En Voyage, à la Campagne, à la Chasse les
COMPRIMÉS VICHY-ÉTAT
permettent de rendre instantanément toute boisson alcaline et gazeuse
2 fr. le flacon de **100 comprimés** — EXIGER LA MARQUE : **VICHY-ÉTAT**

COMPTOIR BISONTIN
E. Maillot
38, rue Ch. Nodier, BESANÇON (Doubs)
FABRIQUE D'HORLOGERIE EN TOUS GENRES
Vente directe au particulier. — Exportation
Demandez le Catalogue illustré contenant
Chronomètres, Montres artistiques, Pendules, Réveils, Bijouterie. — Maison de confiance



APPAREIL pour soulever et transporter les Malades
S'adaptant à tous les Lits
DUPONT
Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
à Paris, 10, Rue Hautefeuille
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES
Envoi Franco du Catalogue

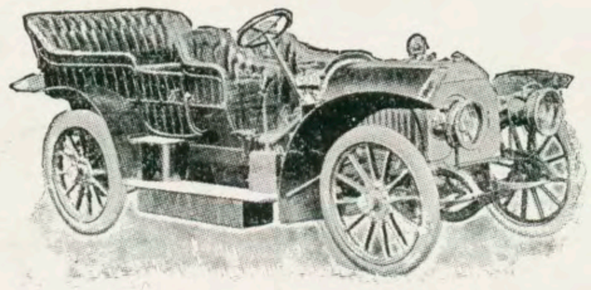
POUDRE DENTIFRICE CHARLARD
Conservation, Blancheur des dents, Beauté éclatante des lèvres et de la bouche
Prix : la boîte, 2 fr. 50 franco
EAU DENTIFRICE CHARLARD
Prix du flacon : 2 fr. 50
Pharmacie CHARLARD, 12, bd Bonne-Nouvelle
Ces deux produits, composés en 1765 par M. Charlard, prévôt du Collège des Pharmaciens de Paris, jouissent depuis cette époque de la faveur du public ; ils rendent les dents très blanches sans attaquer l'émail. — Pharmacie CHARLARD, 12, boulev. Bonne-Nouvelle. Paris.

MOTO NAPHTA

PNEU CUIR **VULCAN**
Arrivé SEUL
CONCOURS DU BANDAGE 1905
P. BUCHILLET & Cie
20, Rue Brunel, PARIS

L'idéal du grand touriste,
c'est la Voiture **BERLIET**

La grande victorieuse en 1905



Détient le record de la consommation

MÉDAILLE D'OR AU SALON
Siège Social : 12, Chemin des Quatre-Maisons LYON

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

SANTAL MIDY
INOFFENSIF.
Supprime Copahu, Cubèbe, Liquides astringents.
GUÉRISON RADICALE
et rapide des maladies contagieuses ; très efficace dans les maladies de la vessie : cystite du col, catarrhe, hématurie.
113, faub. St-Honoré, PARIS

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

2 Mars 1906 — N° 390
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
9 et 11, Avenue de l'Opéra, PARIS — Téléphones 280-52, 280-56. 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 4, rue Scribe, Paris

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

COMMENT ON PREND UN VIRAGE EN COURSE. — THÉRY ET LANCIA DANS LE TOURNANT DE LA BARRAQUE (Tableau de Willems).

Nos lecteurs trouveront dans ce numéro un article de notre collaborateur Faroux sur l'art de prendre les virages. A ce propos, nous avons cru intéressant de reproduire un tableau du peintre Willems qui représente le tournant de la Barraque abordé avec maëstria par les habiles conducteurs Théry et Lancia. Cette toile rend avec exactitude l'impression vertigineuse ressentie par les spectateurs au passage des deux favoris de la Coupe Gordon-Bennett.

L'ART DE PRENDRE LES VIRAGES

Le conducteur le meilleur est celui qui prend le virage à la plus grande vitesse compatible avec les limites de résistance sans augmenter le danger ⌀ En pareille matière, rien ne saurait suppléer à une longue pratique ⌀ ⌀ ⌀ ⌀

M. Paul Faure,
l'habile conducteur qui a bien voulu poser pour les photographies qui illustrent cet article.

Tous ceux qui ont assisté au passionnant spectacle d'une grande épreuve d'automobiles sur route ont saisi d'instinct l'immense importance qu'a pour le coefficient personnel de chaque conducteur sa manière propre de prendre les virages. Mais nos lecteurs se sont-ils préoccupés d'estimer par quel gain de temps peut se traduire la supériorité d'habileté ? Peut-être que non. Or, il est permis d'affirmer que sur un virage à angle droit raccordant deux alignements, un homme comme Lancia peut prendre jusqu'à six ou sept secondes à un conducteur moyen, et six ou sept secondes à l'allure de course, cela représente deux cents mètres. C'est dans cette merveilleuse virtuosité du grand conducteur italien qu'il faut trouver la raison essentielle de sa brillante marche à la Coupe Gordon Bennett et à la Coupe Vanderbilt. A Brescia, au contraire, où les lignes droites abondent, Lancia se classe en fort bon rang, mais à aucun moment, il ne galope par-dessus le lot. Sa valeur personnelle a moins d'importance.

En dehors des courses, pour le touriste, la manière de virer joue également un grand rôle. Les voitures des types courants sont généralement moins stables et le renversement peut être à craindre. Quand le virage est pris suivant les bonnes règles, on passe à la même vitesse en diminuant le danger, ou bien on passe plus vite sans courir un plus grand risque.

J'ajoute d'ailleurs que, même en dehors de l'extrême danger, il importe de virer au mieux pour diminuer dans des proportions appréciables la fatigue, par conséquent l'usure des bandages.

Avant de prendre le virage, le conducteur prudent ralentit au moyen du frein à main.

Cemment doit-on virer. Il n'est peut-être pas superflu de dire, en manière de préliminaire, que tout ce qu'on va lire ne s'adresse nullement aux chauffeurs pratiquants. Tous ceux qui ont roulé à allure un peu vive ont dû, soit d'instinct, soit par réflexion, soit à la suite d'accidents, respecter les règles. Je n'ai d'autre prétention que de rappeler ces dernières :

Quand une automobile parcourt une courbe, elle est dans le sens transversal, sollicitée par la force centrifuge. Celle-ci est proportionnelle à la masse du véhicule, au carré de la vitesse et inversement proportionnelle au rayon. Son point d'application est le centre de gravité : par suite, l'effort de renversement sera, à force égale, d'autant plus grand que la voiture sera plus haute. Nous trouvons là, en passant, la raison pour laquelle les voitures du Circuit d'Auvergne — si abondant en virages — étaient assez basses.

Ce que j'ai dit sur la mesure de la force centrifuge montre que pour une voiture déterminée il y a une limite de vitesse pour chaque rayon de virage, et qu'il y a le plus grand intérêt à augmenter le rayon du virage.

En outre, il tombe sous le sens que pour un même rayon, la limite de vitesse sera augmentée s'il y a un devers ; cette remarque est appliquée dans tous les vélodromes.

Cela dit, et étant admis que les routes sont bombées, nous allons voir comment le conducteur doit faire pour réaliser les meilleures conditions du virage.

Supposons un virage à gauche. On pourrait être tenté d'attaquer le virage en tenant sa gauche sur la route qui le précède, de tourner en conservant la corde et de sortir à gauche. La méthode n'est pas complètement mauvaise, mais elle ne donne pas la meilleure utilisation de vitesse.

Il faut attaquer le virage en dehors, pour augmenter le rayon de courbure, se rabattre à la corde pour profiter du dévers, et ne sortir qu'à la corde. On constate en effet qu'il y a un certain danger à sortir trop vite sur le bombement de la route. La voiture serait emmenée à l'extérieur, en dépit des efforts du conducteur.

La Vie au Grand Air a demandé au populaire Paul Faure de bien vouloir poser pour les photographies qui illustrent cet article. Il n'était guère possible de faire un meilleur choix. « Le Gros », comme on l'appelle dans les milieux automobiles, est un vireur d'une audace et d'une habileté incroyables et je le considère comme un des meilleurs conducteurs français. Il est d'ailleurs assez probable, sinon certain, qu'il va revenir aux grandes épreuves et la voiture qu'il montera aura, de ce fait, une bonne chance.

Il vire tout à fait à la corde en rasant le bas-côté de la route.

Il traverse la route pour prendre le virage à la corde.

Le virage est bien effectué, on s'en rend compte par cette photographie prise de l'intérieur de la courbe.

Cette série de photographies montre comment le conducteur doit virer en course. C'est d'abord le commencement de l'attaque : la voiture a quitté le milieu de la route et se présente à l'extérieur, puis elle se rabat peu à peu à la corde qu'elle tient serrée. A la sortie, la voiture est encore à la corde l'arrière un peu déporté. Les conducteurs adroits savent en effet profiter d'un léger dérapage pour augmenter la vitesse de passage.

Quelques mètres plus loin, tout est remis dans l'ordre ; la voiture file dans une rectitude parfaite.

A noter également au milieu du virage l'écrasement des pneus et des ressorts extérieurs, la détente au contraire des mêmes organes placés à l'intérieur.

Je mentionne que la difficulté du virage est sensiblement augmentée quand, ainsi que c'était le cas pour les Darracq 1905, la voiture n'a pas de mécanisme différentiel. On s'en tire à force d'audace et d'adresse. Hémery et Wagner sont passés maîtres dans cette acrobatie spéciale.

Les mauvais virages

Mais supposons un virage mal pris, soit sur le dévers, soit à trop grande vitesse, soit enfin suivant une courbe dont les rayons successifs ne varient pas très insensiblement. Les suites sont toujours désastreuses. Ou la voiture est surbaissée, et le tête à queue peut survenir après un dérapage important : les conséquences ne seront très graves que si dans son mouvement la voiture rencontre un obstacle ; ou cette voiture est assez haute, et alors c'est le renversement, qui peut avoir des suites très sérieuses.

Les règles données plus haut ne doivent être appliquées qu'en course, quand on veut gagner le plus de temps possible. Un touriste doit être beaucoup plus prudent. Dans un virage à gauche, il doit ralentir sensiblement, puisqu'il doit garder sa droite et être par conséquent sur le dévers.

Faut-il débrayer dans un virage ?

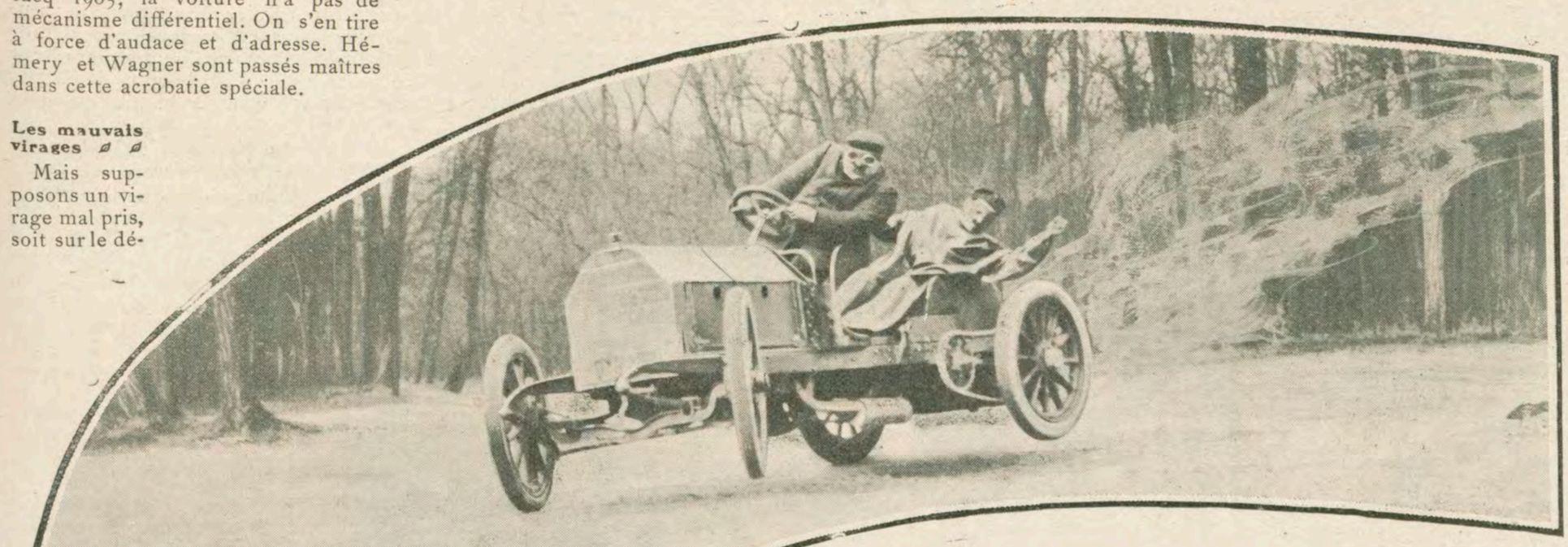
Non, je ne le pense pas, encore que la question soit assez controversée. De même, un coureur qui couperait l'admission ou l'allumage pendant toute la longueur d'un virage ferait preuve d'une prudence exagérée. Il faut attaquer à l'allure convenable, et aussitôt les roues braquées, utiliser la puissance du moteur.

Conclusion En somme, ces règles sont plutôt inspirées par l'instinct ; la théorie les confirme, les explique, mais rien ne saurait remplacer ce qui caractérise les grands conducteurs : l'exacte appréciation des distances, la connaissance précise de la vitesse à laquelle on marche et ce quelque chose d'intraduisible qui fait que le conducteur sent la limite exacte des résistances.

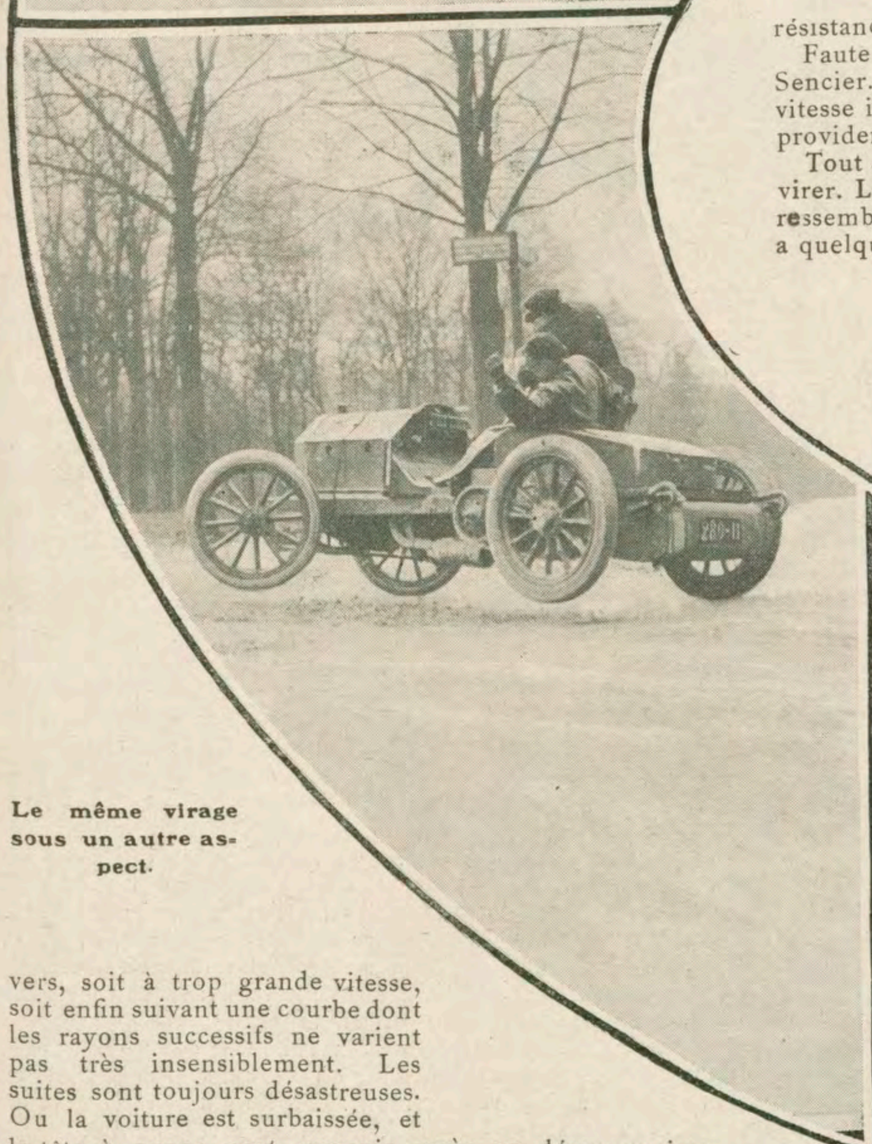
Faute de tout cela, on s'expose à l'accident. Demandez plutôt à mon camarade Paul Sencier. Il vous dira comment le signataire de ces lignes, ayant dépassé la limite de vitesse imposée par un virage, a bien failli se « fausser ». Fort heureusement, — il y a une providence pour les imprudents — on s'en est tiré avec dérapages, tête à queue, zigzags, etc.

Tout en observant ces règles générales, on peut dire que chaque conducteur a sa façon de virer. La manière de Théry n'est pas celle de Le Blon, et le coup de volant de Duray ne ressemble pas à celui de Lancia. Et puis il y a les imprudents ! Quand nous parcourûmes, il y a quelques semaines, l'itinéraire du circuit de Fontainebleau, proposé pour le Grand Prix de l'A. C. F., nous nous trouvâmes en face d'un virage un peu sec, même pour d'honnêtes touristes. Et ce fut un cri unanime : « Voilà un virage pour X... ». Ici le nom d'un de nos plus sympathiques conducteurs, que l'on ne reverra peut-être plus en course et dont la dernière épreuve se termina dans un arbre.

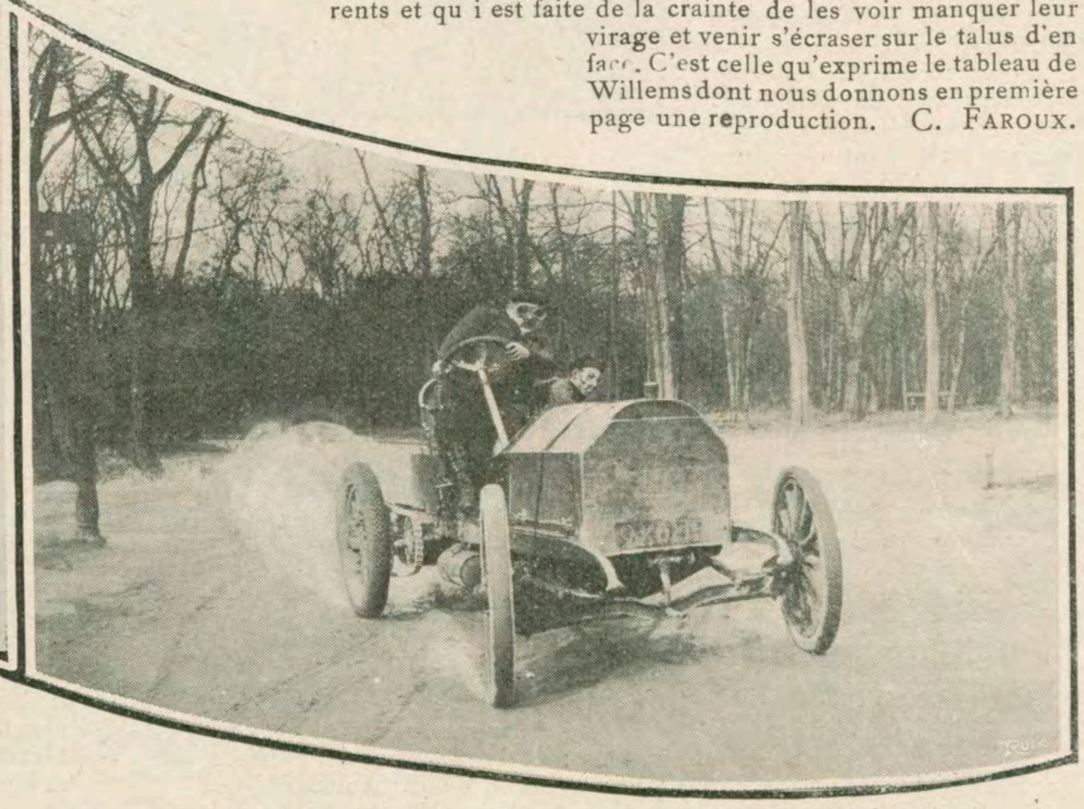
On a donné dans différents music-halls des cinématographies de la Coupe au Taunus et en Auvergne. Mieux peut-être que la course elle-même, les films pris dans un virage donnaient cette impression d'angoisse que l'on ressent au passage des concurrents et qu i est faite de la crainte de les voir manquer leur virage et venir s'écraser sur le talus d'en face. C'est celle qu'exprime le tableau de Willems dont nous donnons en première page une reproduction. C. FAROUX.



Quand on prend le virage trop vite et trop loin de la corde, la voiture dérape et les roues intérieures se soulèvent



Le même virage sous un autre aspect.



A la sortie du virage, le conducteur redresse vivement la voiture pour reprendre la droite de la route.

AU VOLANT

DURAY

Par C. FAROUX

Duray, dont les qualités caractéristiques sont le calme, le sang-froid et la précision, s'annonce, dès aujourd'hui, comme devant être un des concurrents les plus redoutables du Grand Prix 1906

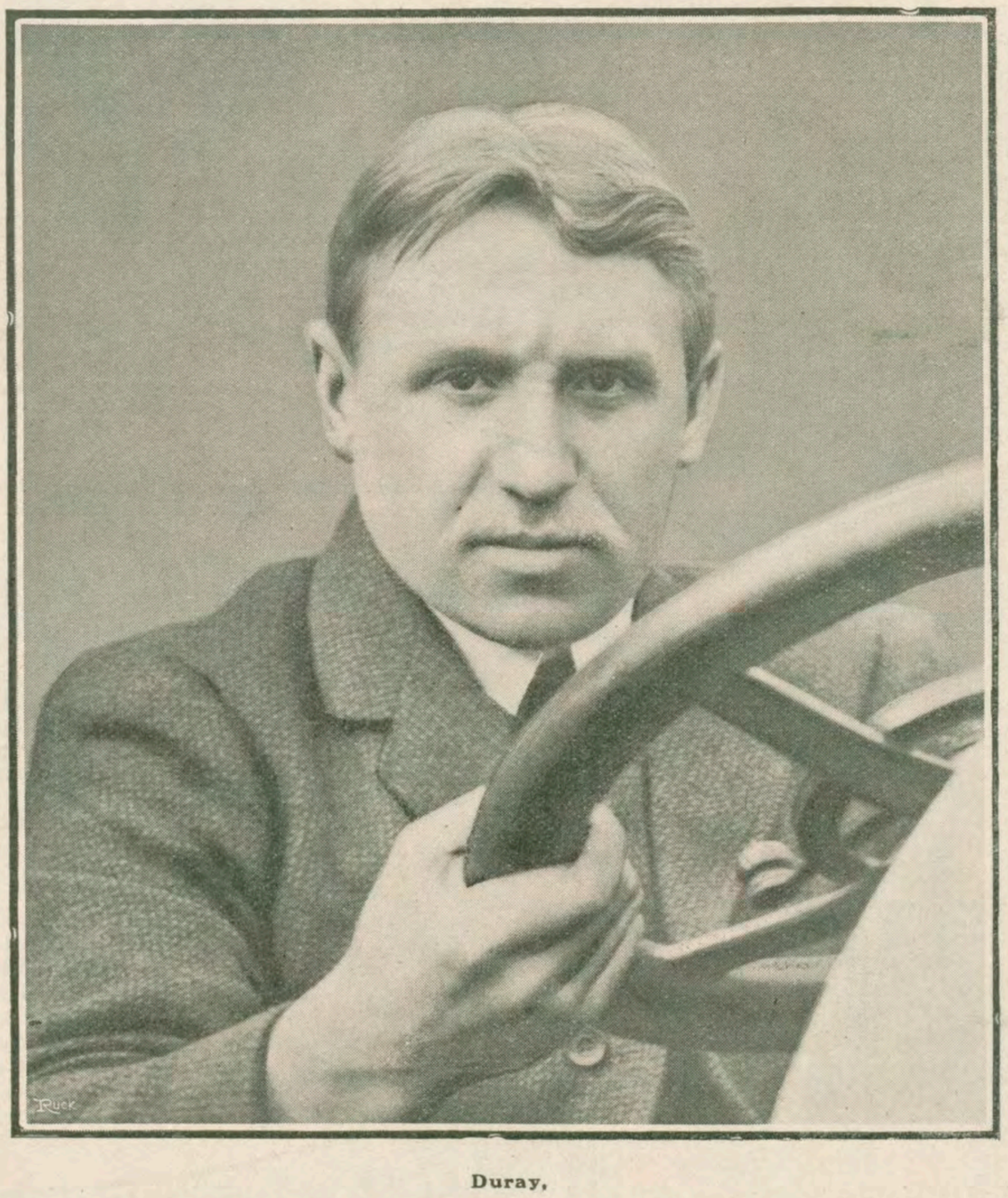
Un brillant conducteur, tout jeune encore, et dont la réputation est déjà grande. Il la justifie d'ailleurs par ses qualités, développées au plus haut degré, de calme et d'adresse

Ce Belge, bon enfant, qui doit un peu sa révélation au baron Pierre de Crawhez, monta naguère pour Darracq. Sur les voitures légères du grand constructeur de Suresnes, il remporta d'innombrables succès. Duray devint ensuite le compagnon de Rigoly, chez Gobron-Brillié. Ce dernier avait la première monte de la maison et le nouveau venu dut piloter une voiture moins puissante que celle de son aîné; c'est pourquoi il fut contraint de se contenter souvent de la place de second. Ce fait n'est pas pour diminuer l'importance de la victoire que Duray remporta sur Rigoly à certain meeting de Dourdan. Ce jour-là, ce fut l'homme, le mécanicien au moins, autant que la machine, qui gagna.

Tous ceux qui s'étaient intéressés aux débuts de Duray le virent avec plaisir entrer aux usines de Dietrich. Les fameux établissements de Lunéville sont en passe, cela est connu, de devenir les plus puissants producteurs d'automobiles qui soient au monde. Ils ont apporté, dans la nouvelle industrie, tout l'acquit d'une précieuse expérience en matière de métallurgie et tout le sérieux d'une construction éprouvée.

Par surcroît, l'homme énergique qu'est le baron de Türckheim a un sens très net de l'évolution future de l'automobile, et son initiative intelligente a toujours eu les plus heureux effets.

Duray signa donc, au début de 1905, un engagement avec la Société Lorraine de Dietrich : il eut la troisième monte, les deux premières étant réservées à ces deux ténors du volant que sont Gabriel et Rougier. Or, le premier traversa, durant l'année qui vient de finir, une mauvaise veine, et Rougier fut mal servi par les circonstances, en sorte qu'il est permis de dire que les événements passés ont inversé le classement que l'on pouvait faire entre les trois hommes, l'an dernier, à pareille date.



Duray,

Un modeste, qui se contenta longtemps d'être un honorable coureur, s'est enfin révélé en 1905 et a pu prouver ses qualités au cours de tous les grands events automobiles de l'année.

La saison 1905 fournit à Duray l'occasion de se révéler

Duray a établi au cours de la saison 1905 une performance qui n'est pas déjà si commune.

Ayant participé à toutes les grandes épreuves : Eliminatoires Françaises, Coupe Gordon-Bennett, Circuit des Ardennes, Circuit de Brescia et Coupe Vanderbilt, il les aurait toutes terminées en rang excellent, si un léger accident ne l'avait arrêté dans la dernière, alors qu'il commençait à revenir sur le lot de tête.

Duray est troisième aux Eliminatoires Françaises — longtemps même on le crut second —, il assure ainsi à la marque de Dietrich l'honneur de défendre les intérêts nationaux dans la Coupe Gordon-Bennett. Il participe à cette dernière, mais, en dépit d'une marche régulière et rapide, les ennuis de pneumatiques le retardent trop pour qu'il puisse encore prétendre à l'une des places d'honneur : il finit néanmoins en bon rang comme d'ailleurs un mois plus tard au Circuit des Ardennes Belges.

Un jour, il crut enfin tenir la grande victoire, celle qui donne la consécration officielle. C'était le jour de la Coupe Florio, rendue un peu confuse par l'abus des neutralisations. A peine descendus de voiture, Duray, Lancia et Hémery — trio d'où, à l'opinion générale, devait sortir le vainqueur — se communiquèrent leurs impressions et la durée probable de leurs arrêts de neutralisation. Duray se trouvait en meilleure posture que ses deux rivaux, et on saluait déjà son triomphe, quand le nom de Raggio fut proclamé par le chronométreur. Duray était battu de quelques minutes.

En Amérique Sa place de troisième aux Eliminatoires d'Auvergne avait assuré à notre héros une qualification pour la Coupe Vanderbilt. Arrivés en temps utile sur le Circuit de Long Island, les deux inséparables que sont Duray et son brave petit mécanicien Franville s'installèrent à Mineola, au Krug's Hôtel. Szisz et Dimitriewitch devaient les y rejoindre quelques jours plus tard. L'hôtel devint alors le théâtre d'une gaîté continuelle. Fréquemment, Lancia et Nazzaro, Hémery et Wagner venaient tenir compagnie à leurs futurs rivaux, Jenatzy taquinait le piano des heures entières, Nazzaro chantait, Duray dansait une gigue effrénée, Wagner entraînait la mignonne « barmaid » en valse tourbillonnante. Hémery, toujours flegmatique, fumait invariablement sa courte pipe.

Les heures joyeuses du soir ne firent jamais négliger son travail à Duray. J'ai rarement vu un coureur travailler comme lui : des soins aussi consciencieux, ses brillants essais de chaque matin nous le faisaient considérer comme un des favoris avec Hémery, Lancia et Jenatzy.

Il dut s'arrêter, par suite du coincement d'une bille qui l'empêchait de prendre sa troisième et sa quatrième vitesse. C'était le premier arrêt forcé en course de la voiture depuis sa sortie de l'usine. Elle avait couvert, tant en course qu'en essais, près de 25.000 kilomètres. Tout commentaire affaiblirait la portée de cette remarque.

L'homme Au physique, Duray est un grand beau garçon blond, à la physionomie ouverte et souriante, dont les yeux regardent droit. Les Américains, qui ne sont jamais à court d'épithètes, l'ont tour à tour surnommé le « blond Gaulois », « l'homme au splendide physique », « l'athlète conducteur ».

Moralement, c'est un des plus gentils garçons que je connaisse. Ignorant de la hâblerie, bon enfant, il cache sous des dehors un peu exubérants, une raison très saine. Il sait défendre ses intérêts, a su se créer une vie douce et calme, et fera certainement son chemin.

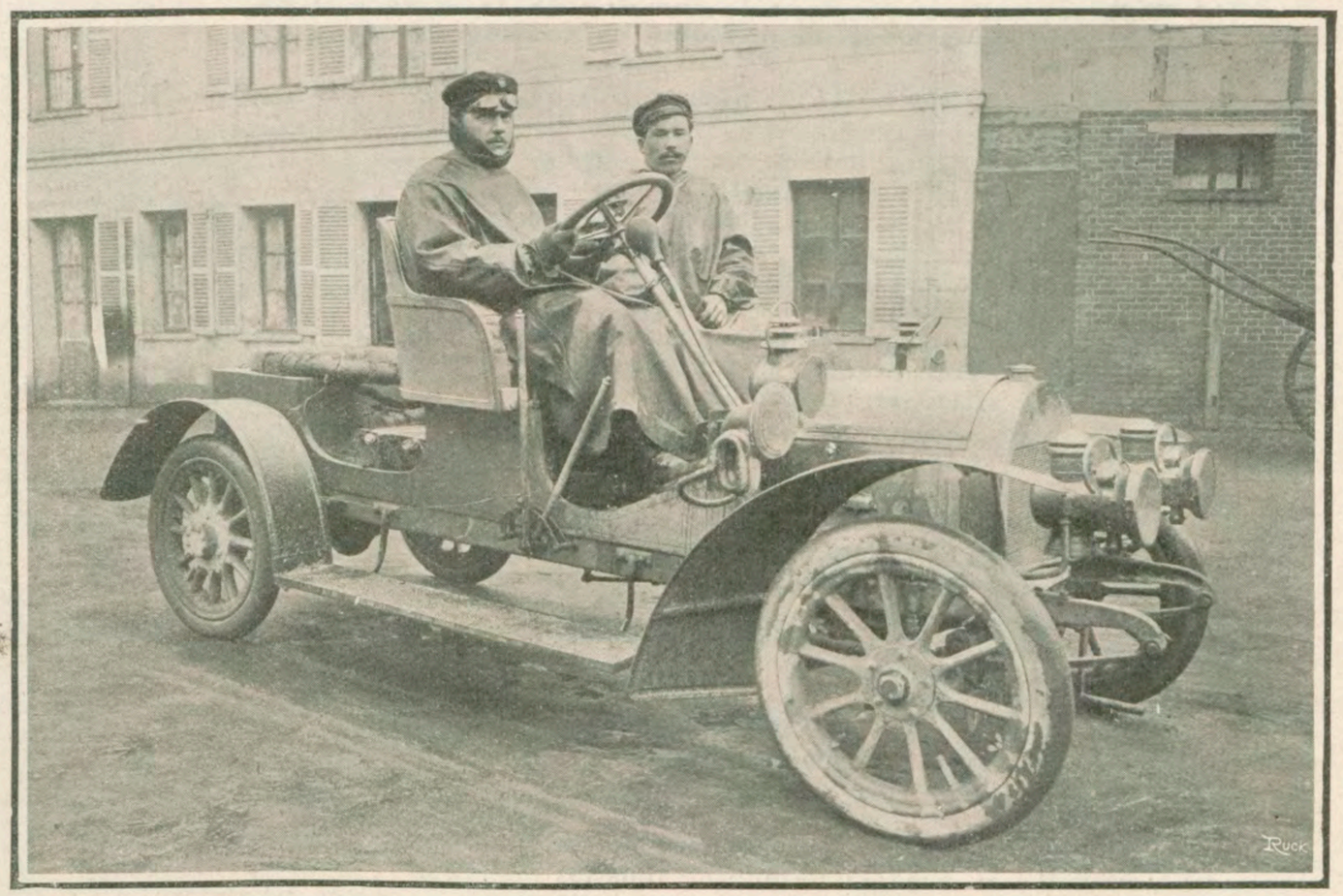
Professionnellement, enfin, sa sûreté est proverbiale. Il a l'exacte appréciation des distances, sait freiner et démarrer où et comme il le faut, ne brutalise jamais sa voiture et ignore l'accident. C'est un des rares rois du volant à côté de qui on n'a aucune émotion, tant il se révèle habile.

En course, Duray pratique toujours la course d'attente. Jamais énervé, il s'assure une marche régulière et améliore toujours sa position à mesure que la distance s'allonge. Je le tiens pour un garçon d'avenir, et les conditions du Grand Prix de 1906 me le font considérer, dès à présent, lui et sa Dietrich, comme un des tout premiers favoris.

C. Faroux.

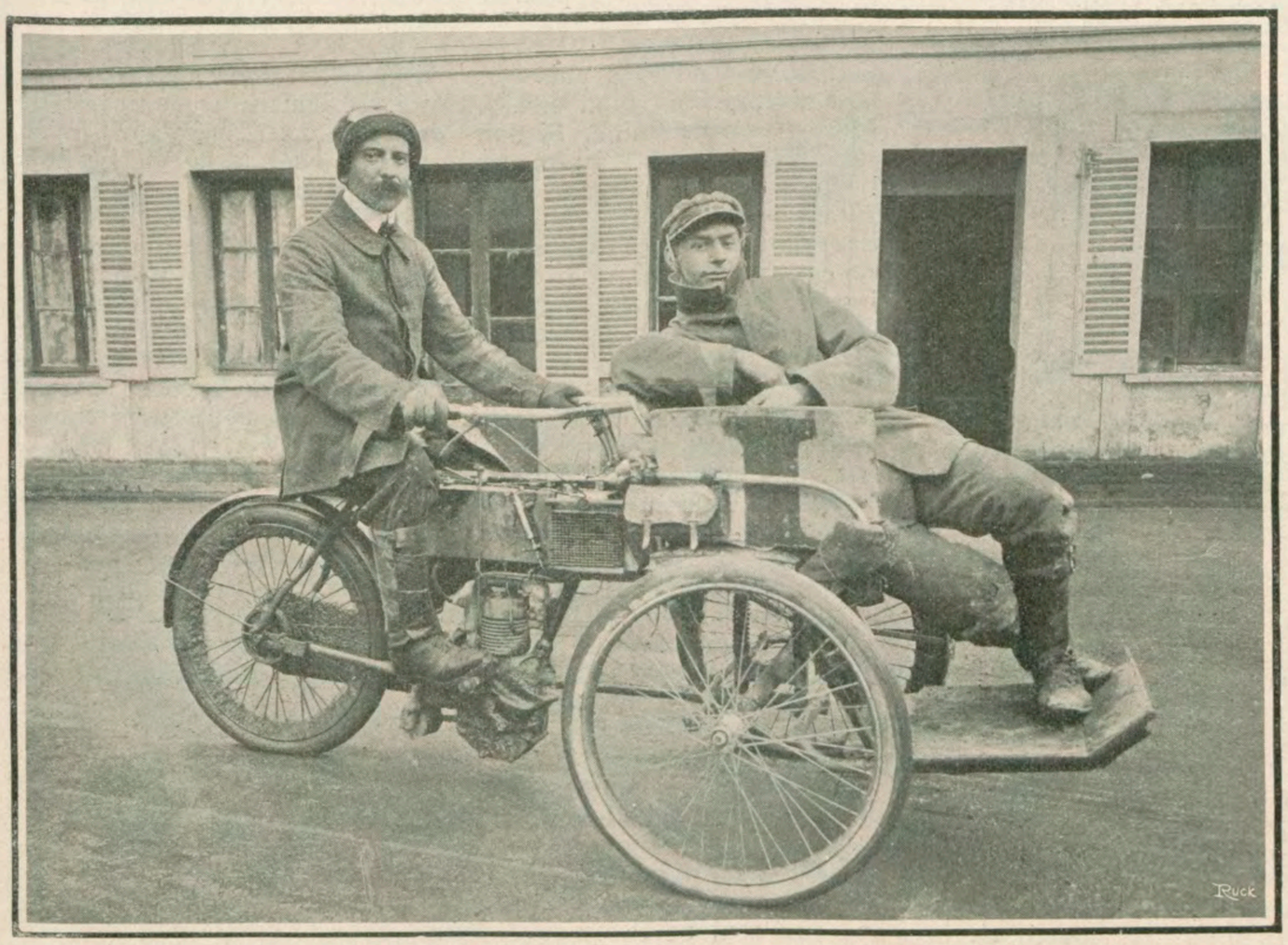
Le Petit Criterium — Voiturettes et Tri-cars

Pendant six jours, les trop rares concurrents de cette intéressante épreuve ont affronté les routes défoncées et les pluies torrentielles, faisant preuve d'une endurance qu'on ne saurait trop applaudir.



M. Civelli de Bosch,
gagnant de la Coupe du Petit Criterium.

Ici même, à l'occasion du Salon de l'Automobile, nous constations le développement de l'automobile à bon marché et nous nous félicitions de voir nombre de maisons porter leurs efforts vers la voiturette et vers son dérivé plus simple encore, le tri-car. Il est certain que tout le monde ne peut pas se payer une 24-chevaux et que dans la classe nombreuse des amateurs d'automobile à qui leurs moyens ne permettent pas l'achat d'une grosse voiture, il y a toute une clientèle pour un fabricant ingénieux qui fournirait un modèle de voiturette à la fois suffisamment confortable, assez vite et bon marché. Nous avons vu pas mal de ces modèles au Grand Palais, en décembre dernier, où ils avaient fort bon air. Il serait intéressant de savoir comment ils se comportent sur la route. C'est à ce desideratum que répond l'épreuve organisée par les *Sports*, sous le nom de Petit Criterium et qui fut disputée la semaine dernière. Malheureusement le nombre des concurrents fut véritablement par trop restreint. La suspension prononcée tout récemment par l'Automobile Club de France contre deux maisons qui se sont fait précisément une spécialité des voiturettes en a tout d'abord éliminé un certain nombre ; le temps déplorable que nous subissons depuis plusieurs mois a fait le reste. Ceux que la pluie, la neige, la boue, le brouillard n'ont pas effrayés n'en ont que plus de mérite. Pendant six jours les concurrents ont eu à couvrir une moyenne de 200 kilomètres par jour, c'est-à-dire qu'à la fin de l'épreuve, ils avaient parcouru la distance de Paris à Vienne, et dans des conditions climatériques qui dépassent tout ce qu'on peut imaginer. Le classement était des plus simples, un seul criterium, l'endurance, un point de pénalisation par minute de retard, sur le temps calculé à 30 kilomètres à l'heure, réparations, ravitaillement, pris sur le temps de marche, et c'est tout. C'est un règlement des plus simples et qu'il est à souhaiter de voir adopter dans toutes les épreuves. C'est d'ailleurs celui auquel se sont ralliés les délégués des Automobile Clubs, dans la réunion qu'ils ont tenue dimanche dernier à Paris dans les salons de la place de la Concorde pour l'organisation du Circuit Européen.



Bucquet,
sur tri-car Griffon, *premier de la catégorie des tri-cars dans le Petit Criterium.*

Dans ces conditions, il ne peut y avoir de discussion, pas plus qu'il ne peut y avoir de dead-heat, puisqu'en cas d'égalité, les deux concurrents continuent en barrage, tout comme au Tir aux Pigeons.

Les tri-cars furent la véritable révélation de l'épreuve. Qui eût pu croire, il y a seulement quelques mois, que ces petits outils, d'aspect fragile, supporteraient six journées de routes effroyables à une telle allure. Le tri-car Griffon, qui faisait là sa première apparition en course, a remporté sa première victoire. Bucquet, le vainqueur du Circuit des Ardennes à motocyclette, a fait dans cette occasion preuve d'une endurance à toute épreuve et d'une habileté de conducteur consommé. Il faut dire qu'il a été merveilleusement servi, dans la circonstance, par sa robuste petite machine, dont le succès n'étonnera que ceux qui ignorent avec quelle conscience sont étudiés tous les modèles qui sortent des usines de la rue Louis-Blanc. On pouvait être certain que les Griffon retrouveraient, avec le tri-car, le succès qu'ils s'étaient déjà assuré avec la motocyclette.

Le petit instrument à trois roues a montré qu'il ne connaissait pas le dérapage. Il ne faut pourtant pas aller aussi loin que ce membre du T. C. F. qui, dans le dernier Bulletin de l'Association, demandait pourquoi les constructeurs, afin de leur donner plus de stabilité, ne mettaient pas deux roues à l'avant de toutes leurs bicyclettes !

F.-A. Wheel.

Pourquoi j'irai au Pôle sur un dirigeable français

Par WALTER WELLMAN

Nous avons eu l'occasion de parler, ici même, de M. Walter Wellman, propriétaire du Chicago-Herald *et en même temps explorateur polaire des plus distingués. M. Wellman est depuis quelque temps à Paris où il prépare une expédition au Pôle Nord en dirigeable. Il a bien voulu exposer aux lecteurs de la* Vie au Grand Air *les raisons qui l'ont poussé à chercher en France des collaborateurs pour son audacieux projet.*

M. Wellman estime que dans le domaine de la science et de l'industrie aéronautique, l'Amérique est considérablement en arrière de la France

Le directeur de la *Vie au Grand Air* m'a prié d'écrire quelques lignes au sujet de mon expédition dans les régions polaires arctiques, je m'empresse de répondre à son désir et je le fais avec plaisir.

Permettez-moi, avant tout, de saisir l'occasion qui s'offre ainsi à moi, pour déclarer que, dans mon pays, quelques personnes douées d'une déplorable étroitesse d'esprit m'ont blâmé d'avoir franchi l'Océan pour trouver les ingénieurs et les constructeurs dont j'ai besoin pour l'établissement de mon dirigeable. Mais je suis forcé d'aller à la recherche de ce qu'il y a de mieux, n'importe où il me sera possible de le trouver. Si grands qu'aient été les progrès réalisés en Amérique, dans les domaines de l'industrie et de la science, il n'en est pas moins établi qu'en matière aéronautique, ainsi qu'en ce qui concerne toutes les sciences mécaniques qui en dérivent ou qui s'y rattachent, l'Amérique est restée tellement en arrière de la France qu'il est même impossible d'établir une simple comparaison, à ce point de vue spécial, en re les deux pays.

La science aéronautique et l'art de construire des ballons et de les munir d'un mécanisme approprié ne sont pas choses qui s'apprennent en un jour, ni même en un an.

Il s'agit là d'une tradition, d'une évolution, d'un développement constant, d'un héritage. Et pendant longtemps encore la France restera au rang d'honneur.

J'ai pour principe de reconnaître que la science n'a pas de patrie; elle ne connaît pas de frontières; elle est universelle; elle représente la véritable et sincère fraternité de tous les hommes. C'est ainsi que je l'ai jugée.

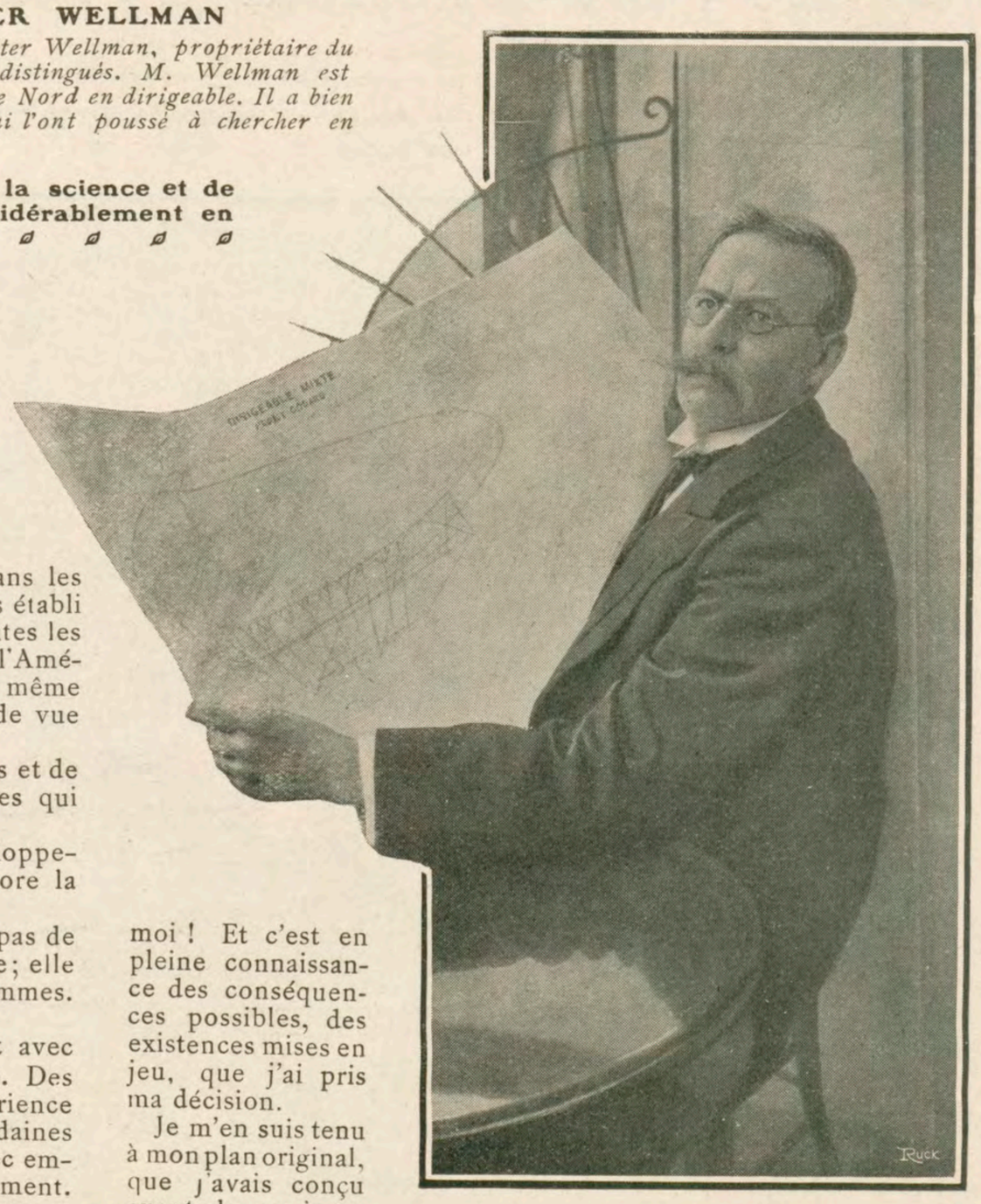
J'ai été reçu en France avec une extrême courtoisie et avec beaucoup de bonne grâce. Des hommes de grande expérience et des personnalités mondaines m'ont prêté leur appui avec empressement et désintéressement. Il est vrai que les « docteurs » se sont mis en désaccord et formèrent des camps opposés.

M. Wellman et le modèle du ballon que lui construit actuellement M. Louis Godard.

L'un dit : « Faites un dirigeable de forme très allongée; adoptez la grande vitesse ; essayez de voyager avec rapidité; tenez-vous dans les hautes régions atmosphériques; n'employez pas de guide rope. »

L'autre dit : « Allez doucement et sûrement; tenez-vous toujours en contact avec la surface du globe terrestre, au moyen du guide rope, construisez un ballon stable et évitez de vous élever trop haut dans les airs. »

L'ardeur et l'énergie avec laquelle les intéressés de part et d'autre préconisaient l'adoption de leur manière de voir étaient une preuve de la sincérité de leurs sentiments. Mais il y avait quelqu'un à qui incombait la responsabilité de la décision à prendre. Ce quelqu'un, c'était moi ! Et c'est en pleine connaissance des conséquences possibles, des existences mises en jeu, que j'ai pris ma décision.



M. Walter Wellman, *directeur du* Chicago-Herald, *venu à Paris pour organiser une expédition au Pôle Nord en ballon.*

Je m'en suis tenu à mon plan original, que j'avais conçu avant de venir en France, et auquel je n'ai apporté que de légères modifications et quelques perfectionnements depuis mon arrivée ici. Si une erreur se trouve commise, ce sera mon erreur à moi, et jamais je n'en ferai de reproche à personne. Si nous échouons c'est sur moi qu'en retombera la faute. Si nous réussissons, se sera à la science et à l'ingéniosité de la France que l'honneur reviendra.

Le scepticisme s'est donné libre carrière, ici, comme en Amérique. Et ce n'est que naturel. Je m'y attendais. Il n'y a qu'une différence, c'est qu'en Amérique on a déclaré que mon projet était insensé et irréalisable, sans que d'ailleurs l'on en connût quelque chose, tandis qu'en France il n'y a eu guère qu'une ou deux voix pour exprimer cette opinion, la généralité des avis émis en la circonstance ayant revêtu une forme franchement sensée : « C'est bien difficile, mais non pas impossible; attendons, et nous verrons. »

Et c'est précisément là ma propre façon de voir. C'est difficile, mais non point impossible à réaliser. Le seul moyen de se rendre compte si la chose est faisable c'est de l'essayer, de l'essayer de toutes nos forces. Je crois, avec le poète, que « rien n'est trop haut pour ne pas être atteint, et rien trop bon pour être vrai ».

Nothing is too high to be reached, nor too good to be true.

Aux nombreux amis qui m'ont été bienveillants, qui m'ont aidé, qui m'ont honoré de leur considération, qui ont été généreux à mon égard, ici, sur la terre de France, le berceau de la courtoisie, et l'amie inébranlablement fidèle du progrès, je dédie ici l'expression de ma plus sincère gratitude.

Ajoutons que c'est M. Louis Godard qui est chargé de la construction du dirigeable qui doit porter au Pôle Nord les couleurs américaines. Le ballon aura 50 mètres de long sur 16 mètres de diamètre. Il sera propulsé par 2 hélices placées à chaque extrémité d'une poutre armée de 16 mètres portant en son milieu une nacelle de 7 mètres sur 1 m. 80. L'hélice avant sera actionnée par un moteur de 50 ch. L'hélice arrière, qui sera plutôt une hélice de secours sera mise en mouvement par un second moteur de 25 ch.

WALTER WELLMAN.

Sir Thomas Lipton gagnera=t=il l'America Cup?

Par C.-M. CHEVREUX

On annonce que Sir Thomas Lipton se décide une fois de plus à tenter la chance et va faire construire un nouveau yacht pour reprendre l'America Cup

Au moment où, après trois tentatives celèbres mais infructueuses, et une dépense de près de dix millions de francs, Sir Thomas Lipton va tenter une nouvelle fois la chance de ramener à l'Angleterre le fameux trophée, — la perspective de la pairie vaut bien quelques sacrifices,—il ne sera peut-être pas sans intérêt de préciser la situation de la question : son évolution, son état actuel et son avenir.

Jusqu'en 1851, les yachts présentaient tous les caractères du beau bateau de pêche : largeur variant entre le tiers et le quart de la longueur, maîtresse section légèrement en avant du milieu, pour assurer une belle coulée vers l'arrière de l'eau écartée par l'avant, lest à l'intérieur, mais avec remplacement de la pierre ou du minerai par des saumons de fonte ou des barreaux de grille ; formes de carène plutôt étroites et profondes, voilure de cutter en Angleterre formes plutôt larges, peu profondes avec adjonction d'une dérive mobile, et voilure de schooner ou goélette, en Amérique.

L'*America*, construite par George Steers en 1851, n'était ainsi que la suite des bateaux pilotes *Mary-Taylor* et *Moses-Grinnell* du même constructeur ; bateaux caractérisés par le recul sucessif de la maîtresse section vers l'arrière.

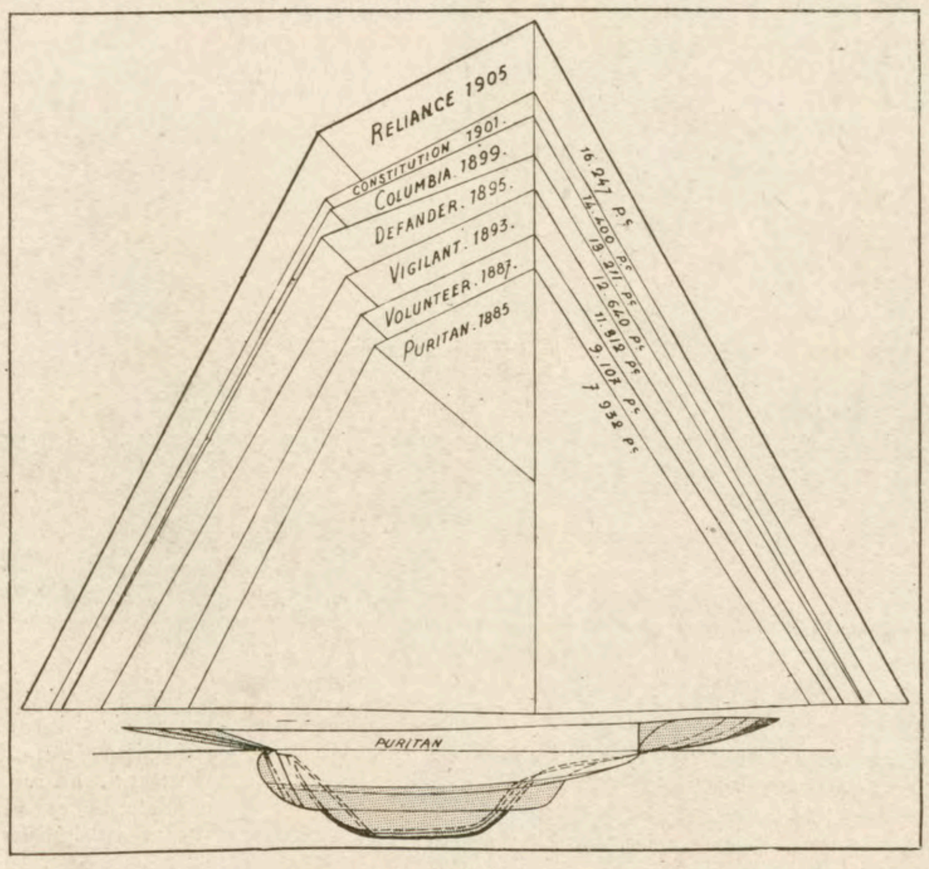


Diagramme comparatif des surfaces de voilure et des coques des différents defenders américains, depuis le *Puritan* (1885) jusqu'au *Reliance* (1903).

America s'étant montrée de marche très supérieure à ses prédécesseurs, ses constructeurs résolurent de lui faire traverser l'Atlantique pour l'essayer contre les meilleurs yachts anglais. On sait le reste. Par les formes creuses de son avant, l'*America* fit une profonde impression de beauté sur les constructeurs anglais et, ses qualités de vitesse aidant, opéra une révolution complète de la construction des yachts à voiles.

Les bateaux à dérive. D'autre part, M. Scott Russell, de ses expériences sur les bateaux des canaux, en Ecosse, déduisait sa théorie hypothétique de la « ligne de vague » qui, trouvant une apparence de confirmation dans les qualités de marche du yacht américain, devint rapidement l'évangile des constructeurs de yachts, propagée qu'elle fut par les écrits de Dixon Kemp. Il fut donc désormais admis, comme principe intangible, que l'avant devait être plus long que l'arrière et devait absorber les deux tiers de la longueur de la carène (théorie de Colin Archor, constructeur norvégien). Ces principes régirent la construction des divers yachts, tant anglais qu'américains qui se disputèrent le trophée jusqu'à 1871. Toutefois, à cette époque, la lutte resta limitée aux grandes goélettes à tirant d'eau invariable et, ce ne fut qu'à partir de 1876 que les Américains commencèrent à défendre la Coupe avec des yachts à tirant d'eau variable (dérive) en même temps qu'ils abandonnaient le greement de goélette pour celui de sloop, analogue à celui des cutters anglais, bien préférable pour la marche « au plus pres du vent ».

Pendant ce temps, sous l'influence de la jauge du Royal Thames, les yachts anglais étaient devenus de plus en plus étroits et, pour tenir debout, lestés en plomb au creux le plus profond, « couloirs lestés en plomb »!

En 1885, la construction américaine, représentée par M. Burgess, subit une évolution caractéristique. De larges, peu profonds et peu lestés, les yachts américains s'approfondirent et, avec *Puritan*, commencèrent à être munis de lourdes quilles en plomb, car le petit cutter écossais *Madge*, de Watson, qui importait en Amérique les nouveaux principes de la construction anglaise, avait pu faire penser un instant, par ses succès répétés, à la supériorité du dernier type du bateau anglais. On sait ce qu'il en advint jusqu'en 1893.

Pendant ce temps, M. Burgess était mort et, en 1893 la construction du yacht de défense américaine *Vigilant* fut confiée aux célèbres chantiers Herreshof. Cette date marque une évolution importante dans la construction des grands yachts. Pour la première fois, le constructeur du yacht écossais, *Valkyrie II*, M. Watson, adopte audacieusement le type de yacht à profil discontinu, qui doit maintenant rester classique. Mais, sa tentative insuffisamment coordonnée peut-être, ne peut réussir à venir à bout de la coque en bronze d'Herreshof.

Le Defender. La tentative suivante, en 1895, marque une nouvelle évolution du type américain. Au grand étonnement de tous, et au désappointement encore plus grand des apôtres du yacht à dérive, Herreshof adopte résolument le type du yacht anglais qu'il avait battu deux ans auparavant. Son nouveau yacht, *Defender*, n'est, en somme, qu'une *Valkyrie II* transformée, mais les transformations sont nombreuses et capitales. Faisant litière des sacro-saints « principes de l'*America* » et de la théorie de la ligne de vague, M. Herreshof place désormais la maîtresse section au milieu du bateau, et, rejetant non moins résolument les lignes creuses pour l'avant adopte definitivement les formes pleines et convexes, « en cuiller », qui avaient été au succès avec son sloop *Gloriana*. De plus, joignant au souci des formes l'étude de « leur utilisation maxima par la construction », il n'hésite pas à recourir à l'emploi des métaux industriellement précieux : acier-nickel pour la charpente, bronze manganèse pour les œuvres vives, aluminium pour les œuvres mortes. Pendant ce temps,

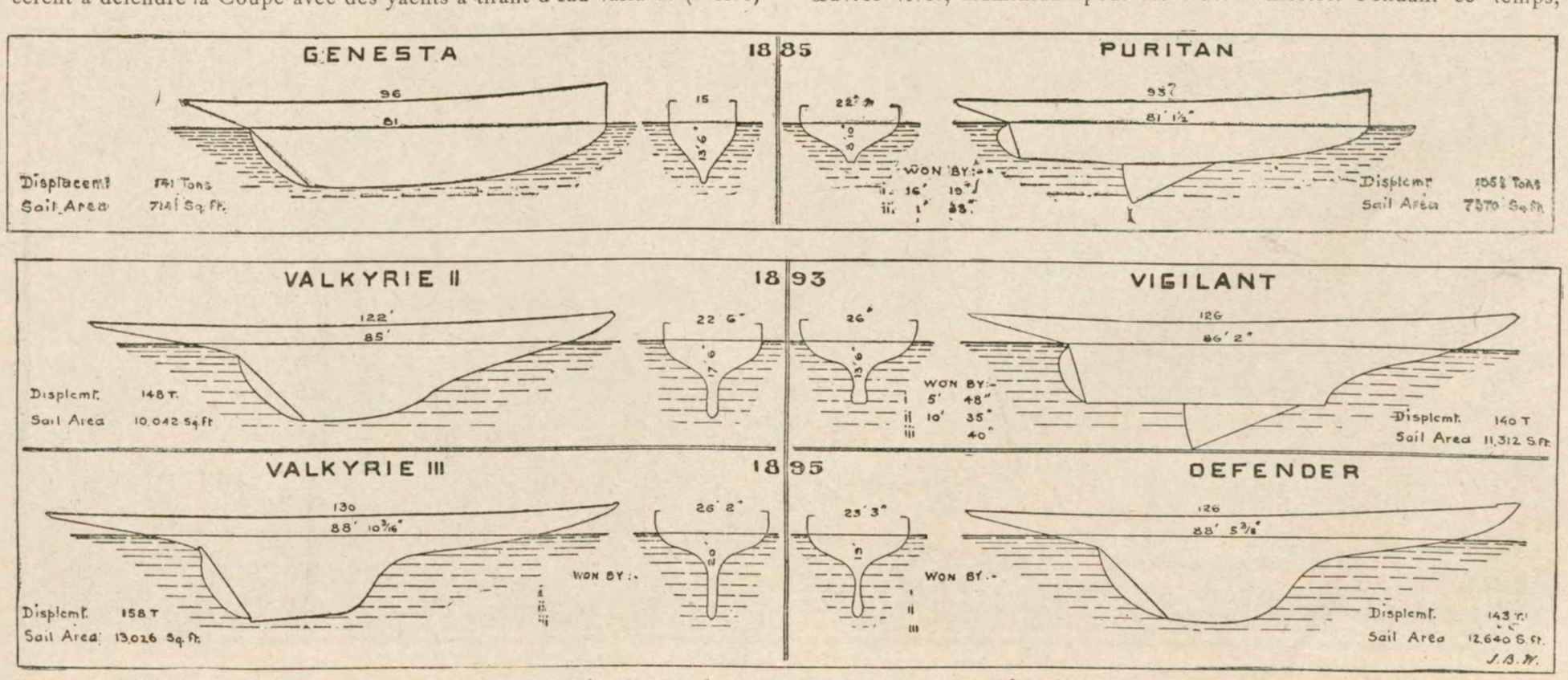
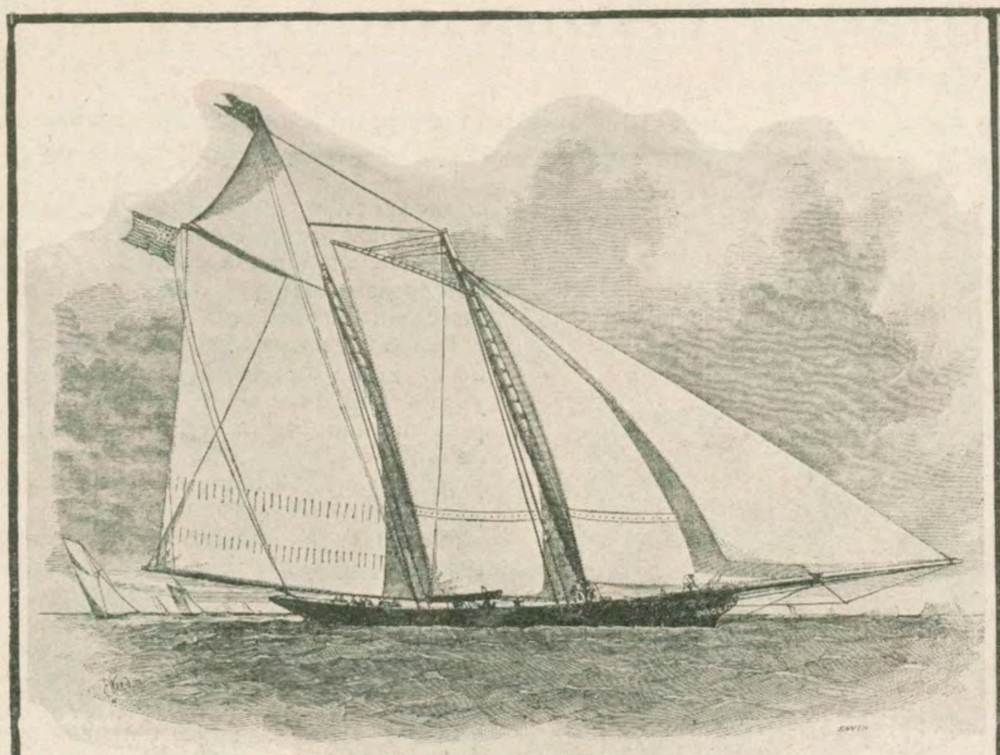
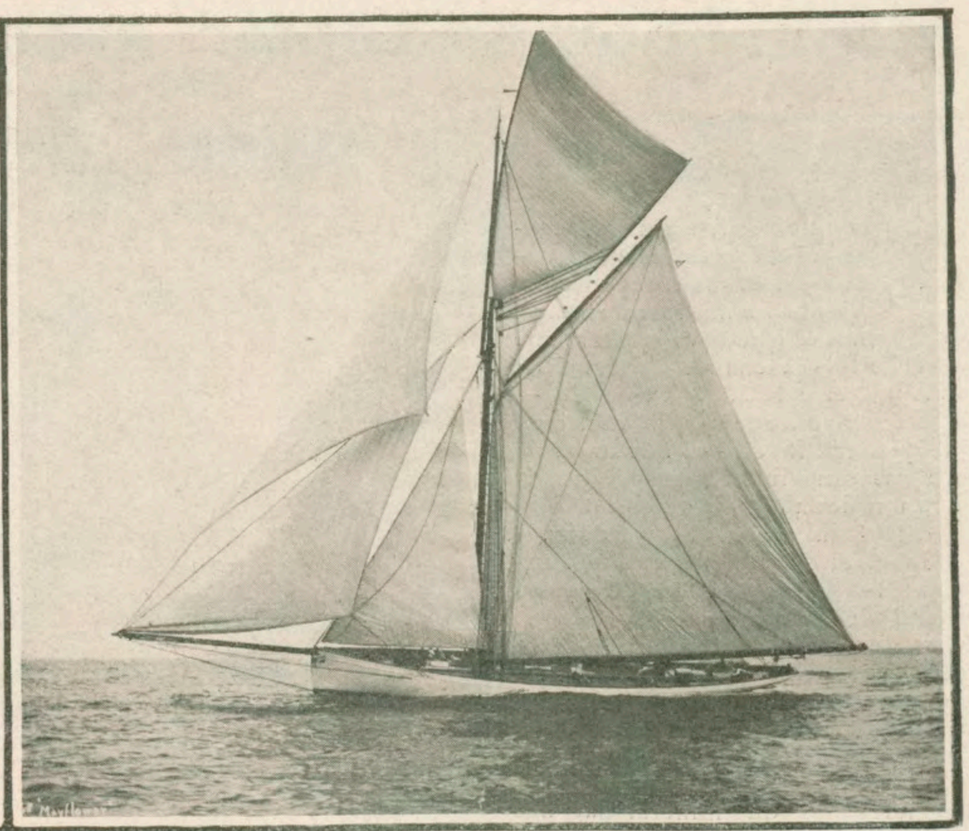


Diagramme des coupes de coques des concurrents américains.

On peut se rendre compte des progrès considérables qu'a fait faire à la construction navale la Coupe de l'America.



THE YACHT AMERICA, 1851.

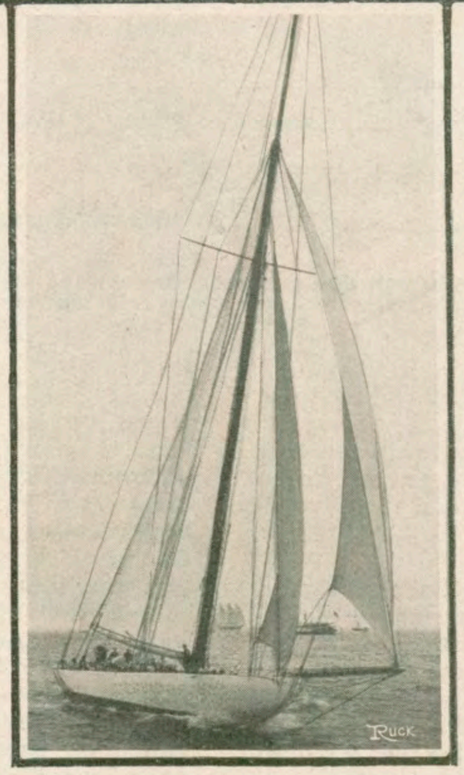


L'*America*, à M. R.-L. Stevens, gagnant de la première épreuve de la Coupe, en 1851.

M. Watson reste embarrassé dans les vieilles influences de la théorie de ligne de vague et, faute capitale, persiste à construire *Valkyrie-III* suivant les vieux errements : coque en bois composite. On sait que l'épreuve donna raison à M. Herrestof. Mais il n'en reste pas moins acquis que le prototype du yacht classique fut construit en *Valkyrie-II* et *Valkyrie-III* par M. Watson. Seules, la science acquise et l'audace de son partenaire, l'empêchèrent de ramener la Coupe en Angleterre. Depuis cette date, les concurrents successifs ne présentent plus aucune différence essentielle dans les formes et les constructeurs anglais, suivant l'exemple donné par M. Herreshof, recourent à tous les moyens que la métallurgie moderne met à leur disposition. Mais que faire contre la science et l'expérience acquise par un homme tel que Nathaniel Herreshof qui, seul, possède et conserve jalousement le secret des qualités et surtout des défauts du dernier bateau victorieux!

Ce qu'il faudrait faire. Ni Watson, par son initiative, ni Fife, malgré la beauté frappante de ses coques, ne purent, même avec l'appoint des moyens financiers mis à leur disposition par sir Thomas Lipton, venir à bout des yachts d'Herreshof, presque inélégants, presque brutaux, pour l'œil inexpérimenté à caresser les formes des carènes, à ressentir leur beauté et à deviner l'obscur processus de leur marche dans l'eau.

Pour triompher d'un tel adversaire, il faudrait : ou



Le *Columbia*, au N. Y. Y. C., gagnant en 1899.

Le *May-Flower*, au général Paine, gagnant en 1886.

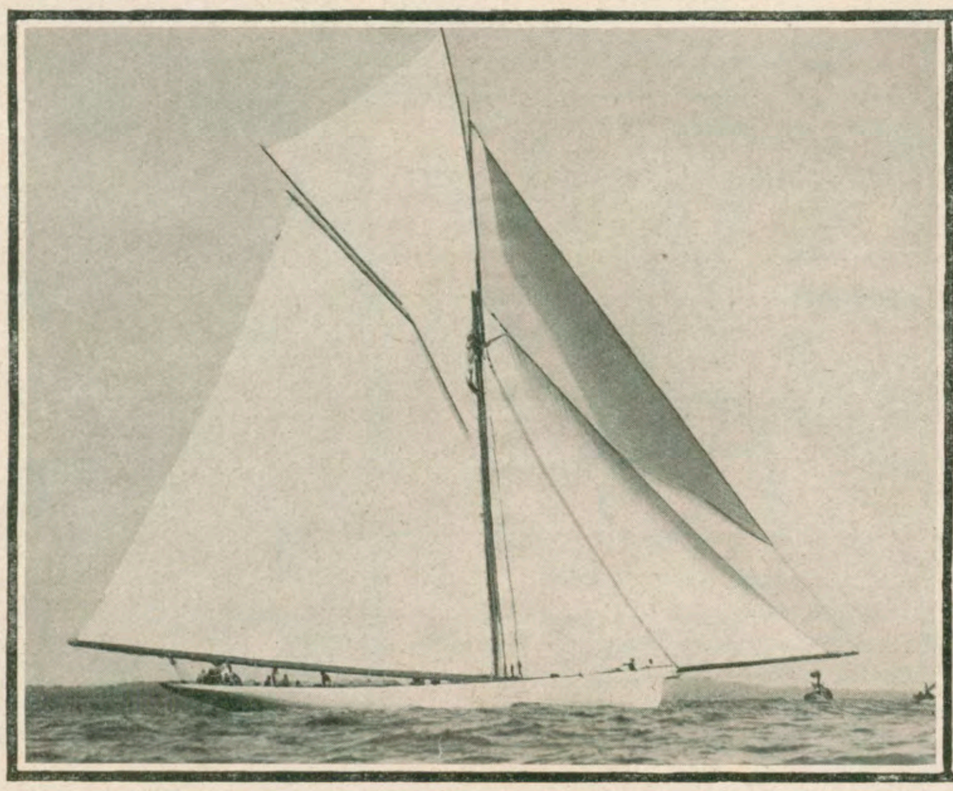
que sir Lipton lui découvre un égal, ou bien que la métallurgie moderne mette à sa disposition des moyens brutaux, nouveaux et secrets, tels que des alliages plus résistants et plus légers pour la construction de son nouveau bâtiment; ou bien lui fournisse pour le lest un alliage plus dense que le plomb; ou bien encore, qu'il se résolve à remplacer le plomb par le mercure! Mais, l'évolution de la construction, sous l'influence de la Coupe America, n'a-t-elle pas déjà atteint la limite de l'extravagance, lorsqu'on songe que le prix de la construction seule d'un des derniers grands champions atteint près d'un million de francs, et sa mise en course environ la moitié de cette somme.

Il suffit d'un simple coup d'œil sur les diagrammes qui accompagnent cet article pour parcourir le chemin qu'a fait faire, pendant les vingt dernières années à la construction, la vieille Coupe de la vieille America.

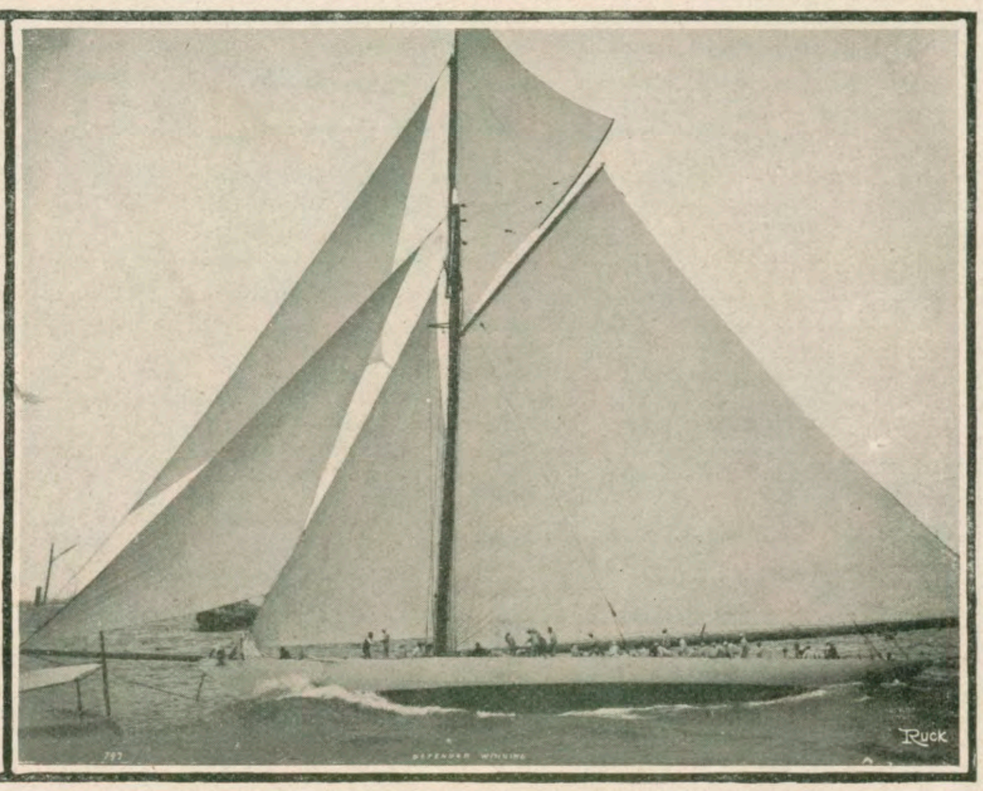
Il est permis de penser que le type du yacht de course en a été définitivement fixé et qu'aucun progrès essentiel n'en saurait plus désormais découler qui soit en proportion raisonnable avec les sommes qu'il faudrait encore engloutir, pour en mettre en lumière la valeur ou l'utilité.

Au point de vue de la construction proprement dite, la Coupe de l'America n'a donc plus guère d'utilité, ni d'importance, et n'apparaît plus à présent qu'un sport de milliardaires, ou seulement pour Nathaniel Herreshof un moyen de s'affirmer sans cesse le Lord constructeur du monde entier.

C.-M. Chevreux.



Le *Volunteer*, au général Paine, vainqueur en 1887.



Le *Defender*, au Syndicat Morgan, gagnant en 1895.

A CHANTILLY — DISTRACTIONS DE JOCKEYS

O'Connor se présente au passage à niveau d'Ory-la-Ville ; la grille est fermée et sa machine devient pour lui une cause de retard dont son adversaire profitera pour augmenter son avance.

Franchir avec une bicyclette une grille de deux mètres de hauteur, n'est pas un exercice de pratique courante ; O'Connor a trouvé la seule solution possible ; accrocher la machine aux pointes de la grille.

Stern, en franchissant la grille, reste accroché aux pointes par ses vêtements.

O'Connor, désespérant de rattraper son retard, abandonne près de la gare du champ de courses.

Les jockeys, à Chantilly, occupent du mieux qu'ils peuvent les longs loisirs des jours d'hiver. O'Connor et Stern, qui ne peuvent vivre sans émotion sportive, ont récemment fait le pari suivant : Stern, partant à pied avec dix minutes d'avance, traçait une piste en rognures de papier ; O'Connor le poursuivait à bicyclette et devait le rattraper en moins de deux heures ; l'enjeu était de cinq louis. Parti de l'hôtel du Grand-Condé, Stern traversa la pelouse du champ de course en zigzaguant, puis força son adversaire à franchir tant d'obstacles difficiles qu'au bout de trois quarts d'heure celui-ci abandonnait la partie. Sa machine avait une roue voilée ; son retard et le temps qui tournait à la pluie lui faisaient perdre tout courage. Beaucoup à sa place auraient abandonné plus tôt.

COMMENT SE SERVIR DES MAINS AU RUGBY

Ce qu'il faut faire pour devenir adroit ✠ Les divers arrêts du ballon à terre ✠ Comment on doit prendre le ballon de volée ✠ La difficulté de lancer le ballon correctement avec la main ✠

Une bonne passe.
Pour réussir correctement, le doigt du milieu de la main droite doit être à l'intersection des coutures.

Il y a un art de recevoir et de lancer avec la main, au cours du jeu, le ballon ovale. C'est précisément la forme de ce dernier qui oblige un équipier soucieux de l'exactitude de ses mouvements de ne pas s'en remettre au hasard à ce sujet.

Certains joueurs sont maladroits de nature; il est difficile de remédier à ce défaut qui est souvent une conséquence de la nervosité. Il en est qui sont maladroits par inattention: ceux-là essayent de cueillir le ballon comme il se présente et l'envoient de même à leurs co-équipiers; ils marquent peu d'arrêts de volée, « cafouillent » leur ballon, manquent leurs passes et les font manquer aux autres. Ce sont de détestables trois quarts. Mais leur cas n'est pas désespéré. Ils peuvent, en y réfléchissant un peu et en s'appliquant beaucoup, devenir habiles et trouver l'emploi des qualités dont ils peuvent être pourvus par ailleurs.

L'arrêt du ballon à terre. Lorsque le ballon vient vers vous en roulant, l'arrêt n'en est pas malaisé. Il importe du moins de bien choisir sa place pour ne pas être déçu par un bond toujours possible de sa part. Si le ballon est suivi par un ou plusieurs adversaires, la tâche se complique beaucoup. Il n'y a guère à ce propos de conseils à donner, sinon d'avoir du sang-froid. Et c'est une des qualités qui s'acquièrent le plus difficilement. Chacun sait cependant que le joueur qui attend la balle a sur ceux qui la poursuivent le grand avantage de pouvoir les éviter par un petit déplacement du corps. Arriver à se tirer d'embarras entre plusieurs adversaires est une question d'intuition. Être calme et faire vite est une devise dont l'application trouve son emploi à ce moment.

Si le ballon arrive dans les jambes d'un adversaire qui dribble il y a deux manières de le lui ravir. La meilleure est de se coucher dessus. C'est la plus sûre et la moins dangereuse, à condition qu'on l'utilise correctement. Ne vous jetez pas directement sur la balle, à genoux, la tête en avant. Vous recevrez sûrement un coup de pied — peut-être deux — dans la figure et vous laisserez échapper le ballon sous votre bras ou entre vos jambes. Si vous tenez à ce genre de défense il est mieux de vous étendre en demi-cercle : vous recevrez encore le coup de pied, mais vous garderez le ballon.

Le procédé vraiment recommandable consiste à se jeter sur le ballon, à le prendre dans ses bras et se pelotonner pour ainsi dire devant l'adversaire en lui tournant le dos. Ses pieds ne rencontreront que vos épaules et il sera arrêté net. Vous ne courez là aucun danger.

Les Néo-Zélandais ne se couchent jamais sur le ballon : cet acte, qui arrête le jeu, est considéré chez eux comme une faute. C'est pourquoi ils arrêtent le dribbling en saisissant le ballon au vol quand il rebondit dans les jambes de l'adversaire. Quelques bons équipiers anglais préfèrent aussi ce mode d'arrêt, qui est très difficile, mais très avantageux, car il fait gagner du temps.

L'arrêt du ballon en l'air. Il faut du sang-froid pour bien recevoir le ballon venant d'un coup de pied. Il y faut aussi une expérience raisonnée.

Les joueurs qui ont souvent l'occasion de le rattraper ainsi, les trois-quarts ou l'arrière, savent qu'il est plus facile de le faire lorsqu'il vient d'un coup de pied placé ou tombé que lorsqu'il vient d'un coup de volée. Un coup de pied placé ou un drop-goal imprime à la balle un mouvement de rotation qui la maintient toujours dans le même axe; tandis que le coup de volée lui donne un envol plus capricieux, plus difficile à mesurer.

Quoi qu'il en soit, il n'est pas avantageux de recevoir le ballon au bout des bras tendus horizontalement. Continuant son mouvement, il a de grandes chances de vous glisser entre les mains; ou bien, il peut rebondir et vous échapper de côté. S'il est gras ou boueux, vos mains ne suffisent pas à le retenir. Et vous êtes très bien placé pour faire un « en-avant ».

La méthode la plus avantageuse consiste à le recevoir les bras tendus dans le sens de sa trajectoire. Les mains doivent entourer sa partie inférieure et les bras s'infléchir, suivant le mouvement du ballon. En évitant de lui donner un choc, on l'amène contre sa poitrine; on l'immobilise en croisant les mains sur lui. Il ne peut pas ainsi vous échapper.

En résumé, il ne faut jamais rattraper le ballon trop bas. Il y a des joueurs qui l'attendent presque à terre. C'est un mauvais procédé. Il ne permet pas de s'en saisir en pleine course; il fait perdre du temps au joueur, qui doit se baisser et se relever. De plus, en voulant ainsi cueillir le ballon du bout des doigts, le joueur risque de le manquer et même de tomber avec lui. L'art de rattraper le ballon consiste à le recevoir sûrement et dans les meilleures conditions pour l'utiliser.

Un très mauvais arrêt.
On ne saurait arrêter un dribbling de cette manière. Le visage n'est pas protégé et le ballon est chassé facilement.

Ajoutons qu'il n'est pas suffisant, pour bien recevoir le ballon venant d'un coup de pied, de savoir comment les mains doivent l'accueillir. Il faut encore savoir se placer à l'endroit où il va tomber. L'entraînement donne assez vite cette indication nécessaire. De son observation dépend tout le succès du coup qu'on prépare.

Pour lancer le ballon avec la main On a trois occasions de lancer le ballon à la main, au cours d'une partie : pour la passe, la remise en jeu à la touche et à la mêlée.

Il n'est pas facile de le faire d'une façon correcte et profitable. Il semble que la passe surtout, qui doit être faite en vitesse, présente les plus grandes difficultés. Mais les demis qui lancent le ballon à la touche et à la mêlée ne sont pas en général de cet avis : ils savent combien il est malaisé de bien remettre le ballon en jeu, et quel entraînement il faut pour le faire avec fruit.

D'une manière générale, le ballon qu'on veut lancer doit être soutenu par la paume de la main et le poignet, qui l'une et l'autre contribuent au jet. L'excellent joueur anglais Alexander, le meilleur technicien du rugby, recommande de placer le doigt du milieu de la main droite sur le point de rencontre des coutures. Un simple coup du poignet, dont il est facile, avec quelque expérience, de mesurer la force, suffit dès lors pour envoyer le ballon à l'endroit précis où l'on veut le diriger.

Il est indispensable à un demi, pour bien faire la touche, de tenir le ballon comme nous l'avons indiqué. Car il a alors le ballon si bien en main qu'il atteint à coup sûr le point qu'il vise. Et il peut ainsi le lancer très loin sans crainte de le faire dévier de la ligne droite. Alexander prétend que tout bon joueur doit pouvoir faire parcourir de cette manière au ballon la moitié du terrain.

Le ballon doit être reçu au-dessus de la tête sans que les bras lui opposent une forte résistance.

Une manière risquée de recevoir le ballon.
Quand le ballon vient d'un coup de pied, il n'est pas prudent de le recevoir ainsi du bout des doigts. On n'est jamais sûr de le conserver.

Un arrêt défectueux.
Dans cet arrêt de dribbling, le ballon ne peut vous échapper. Mais le visage n'est pas protégé, et ce procédé demande trop d'héroïsme.

Le jeu à la touche.
Il n'est pas facile à un demi de bien lancer le ballon à la touche en l'adressant à qui il veut. Le joueur visé a souvent quelque peine aussi à le recevoir, les joueurs adverses sautant pour l'attraper.

Pour mettre le ballon en mêlée il est avantageux d'observer la même règle. Mais il est à peu près impossible d'indiquer un procédé qui permette au demi de diriger le ballon vers les jambes de ses avants sans que l'arbitre le voie. Les Néo-Zélandais estiment que la seule manière de lui donner un peu d'« effet » dans ce but est de le tenir au préalable au-dessus de sa tête et de le mettre brusquement dans la mêlée en lui imprimant un léger mouvement de rotation.

Le seul conseil qu'on puisse donner aux demis en cette occurrence est de respecter les règles et de mettre le ballon en mêlée aussi vite que possible, dès que leurs avants sont formés.

FERNAND BIDAULT.

L'arrêt le plus sûr.
Se jeter sur le ballon et présenter à l'adversaire qui dribble le dos et les épaules. Le ballon ne peut vous être enlevé, et vous ne courez aucun danger.

Comment il faut recevoir le ballon.
Le ballon, reçu au-dessus de la tête, est amené sans choc brusque contre la poitrine et immobilisé.

La préparation d'une course de 24 heures

Par Lucien LESNA

Lucien Lesna, retiré de la lutte sportive à la suite d'un accident, dit aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* la manière de s'entraîner pour une longue épreuve sur route ou sur piste.

Lesna, au moment où il gagna la Course Bordeaux-Paris, en 1894.

CONTRAINT d'abandonner les luttes sportives après un accident, dont les suites furent hélas ! longues et douloureuses, m'occupant aujourd'hui uniquement du commerce du cycle et de l'automobile, avec Kühling, un vieux camarade de combat, je ne peux voir annoncer une épreuve d'endurance sans le regret de ne plus pouvoir participer aux luttes de jadis.

Évidemment, mes meilleurs souvenirs sont ceux des victoires, l'entrée sur la piste après les souffrances de la route, les derniers kilomètres enle és bon train après les efforts pénibles du petit jour, soit le long des chemins humides, soit le long des gradins à peu près déserts d'une piste abandonnée, mais même les sensations les plus pénibles des batailles qu'on a l'angoisse de perdre, la douleur de sentir les muscles qui se durcissent, l'effroi de la côte interminable qui va vous donner le coup de la fin, la stupeur d'entendre derrière soi les cris des entraîneurs d'un adversaire qu'on croyait bien lâché et qui revient dispos et frais.

Contenet, un des trois concurrents de la course de 24 heures de dimanche, au Vélodrome d'Hiver.

le découragement qui vous prend de voir la fine poussière d'un coureur qui vous précède s'elever toujours là-bas, au loin, sur la route toute droite, tout cela encore aujourd'hui fait palpiter d'enthousiasme mon vieux cœur de vieux coureur, et si cet été, on me voit m'engager dans les vétérans du Tour de France, pour abattre d'une jambe valide de longues étapes à 14 kilomètres à l'heure, ne faudra-t-il pas trop s'étonner. J'aime la lutte pour la lutte et si mon amour-propre escomptait au départ de faciles victoires, celles dont les renommées me font le plus heureux sont encore les plus chèrement disputées.

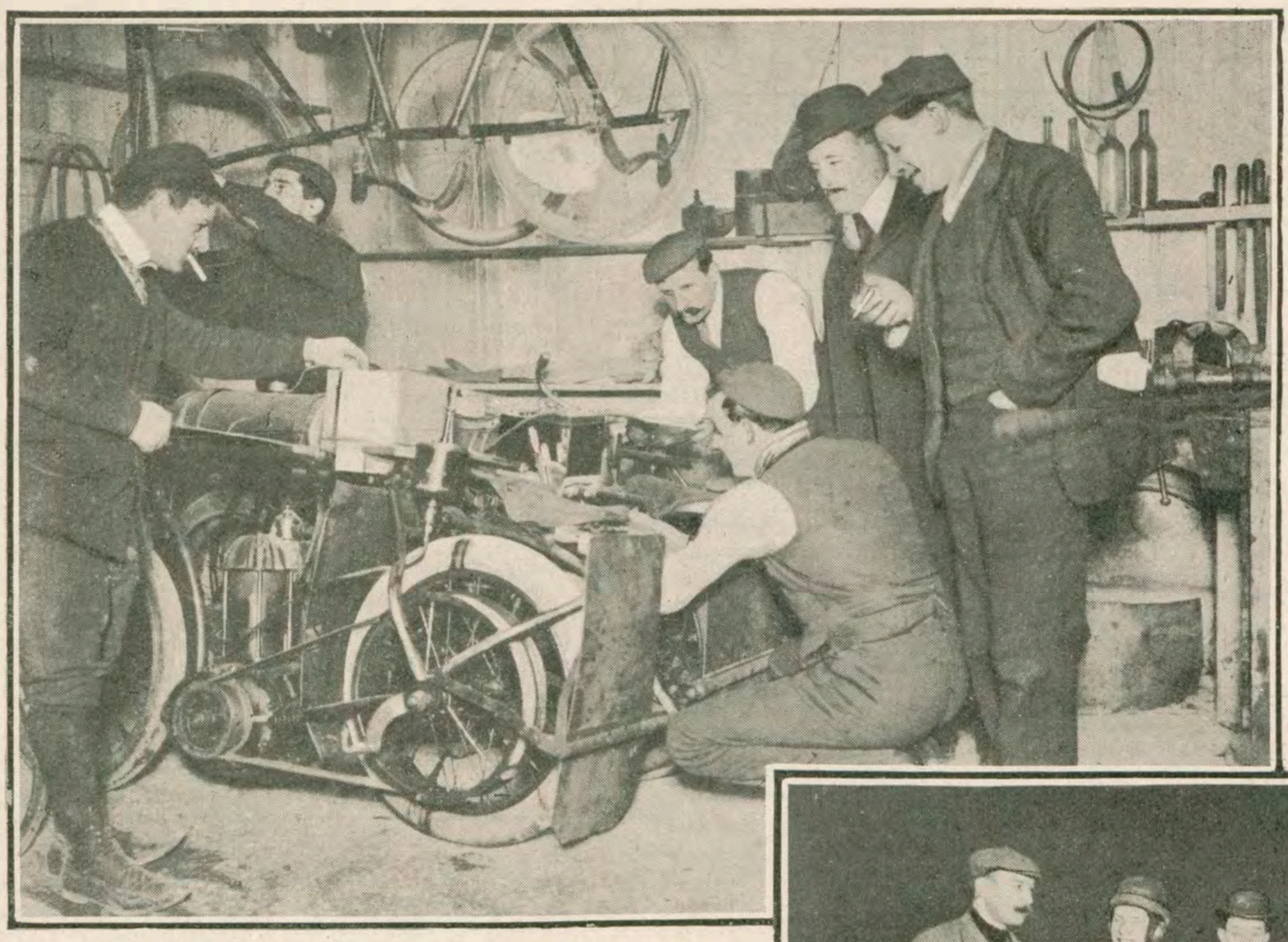
La forme nécessaire et comment l'acquérir On me demande aujourd'hui d'indiquer la méthode que j'employais pour me mettre en forme. La forme, pour un sprinter, est fugitive ; on est plus vite d'une roue un dimanche et la semaine suivante, on s'aperçoit que le concurrent battu a gagné quelques centimètres et qu'avec plus d'efforts de votre part, il vous bat sur le poteau. Pour le coureur qui s'engage avec l'intention de vaincre dans une longue épreuve, la forme n'est que de l'endurance mise à la disposition de qualités de vitesse que l'on peut posséder naturellement. « L'homme le plus vite est le plus long », a déclaré Choppy Warburton, et si l'on peut discuter cet aphorisme sportif quant à la valeur d'un sprinter délicat, il est infiniment probable qu'un homme vite, au coffre solide, à l'estomac régulier, sera le meilleur homme d'un lot, car avec un entraînement sérieux et approprié, l'endurance s'acquiert.

Un mois avant le départ le coureur déjà entraîné doit commencer à faire de la route, cent kilometres par jour, par exemple, et ne pas hésiter à chercher des routes dures, où le vent souffle bien d'aplomb. Puis, si la course doit avoir lieu sur piste, quinze jours durant couvrir, après des kilomètres de train, une trentaine de kilomètres derrière l'entraîneur ou les entraîneurs qui doivent vous emmener le jour de la rencontre.

Vanderstuyft, un autre concurrent, gagnant du Bol d'Or en 1905.

La route est-elle plus dure Ici se pose une question : un excellent routier peut-il être un coureur sur piste excellent ? Le travail n'a aucun rapport ; sur la route le coup de pédale n'est pas toujours souple, il peut être saccadé, avec de gros efforts et des repos ; sur la piste, au contraire, il importe que l'homme s'en aille légèrement, d'un mouvement sans violence, se prêtant à la douceur du roulement de la bicyclette sur le ciment ou le parquet. Une allure brutale désunit le coureur, et l'on s'imagine mal au bout de dix ou douze heures la douleur

Bouhours, le troisième engagé, donne ses instructions, dans sa cabine, à ses entraîneurs.

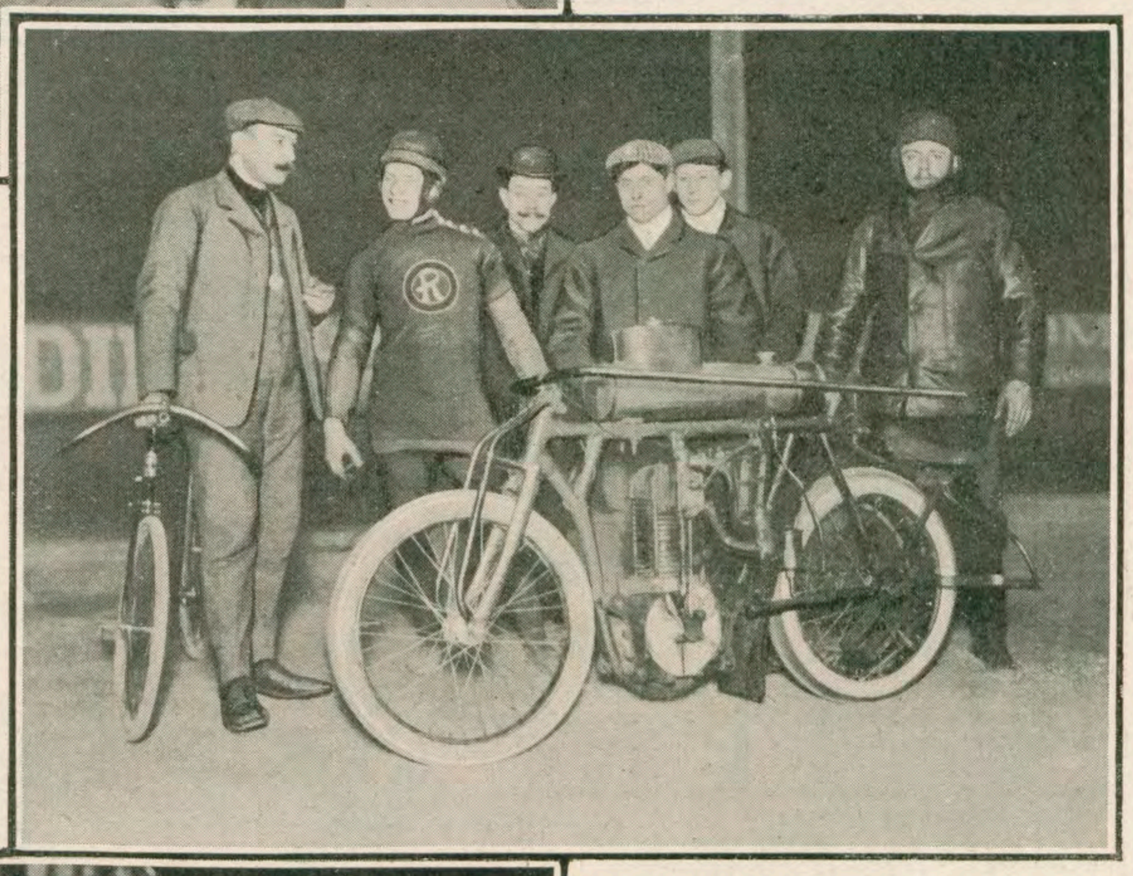


Les entraîneurs de Contenet préparent ses machines en vue de la grande course.

causée par la selle, si l'on n'a pas l'habitude de bien tourner les jambes en évitant tous les frottements qui, à la longue, causent des brûlures intolérables.

A mon avis, une épreuve de longue durée est moins dure sur la route. La route est variée : après la côte qu'on a grimpée en poussant dur, la ligne droite vient qui repose, et la descente qui enchante. On cuisait sous le soleil, la joie de rouler à l'ombre vous donne un précieux réconfort. Voici une ville, un village, un contrôle, on voit des visages amis, des horizons nouveaux, des camarades inconnus. Mais on s'imagine mal l'ennui qui vient de tourner sur une piste toujours identique sans savoir quand le calvaire finira, en sachant que l'heure qui commence va valoir autant de tours identiques. Ah ! les dernières heures de la nuit le long des barrières désertes ! et ce n'est rien encore quand on est en tête avec l'espoir de la victoire. Mais second, mais troisième ! quand un adversaire vous double régulièrement tous les dix kilomètres. C'est là vraiment qu'il faut se cramponner et écouter l'entraîneur qui vous affirme sans conviction que l'adversaire se tue à marcher si vite, ou bien escompter rageusement l'accident qui le mettra hors de combat.

Dès que le public revient, le supplice finit, et l'on ne peut se faire une idée exacte de l'influence d'un encouragement saisi au vol quand on rame le long des barrières à la dix-huitième ou vingtième heure d'une longue épreuve. La dernière heure s'envole comme par enchantement et vraiment — je parle pour moi — je n'ai eu la sensation d'un grand soulagement au coup de pistolet final. J'aurais pu — après des défaillances que je croyais insurmontables — continuer des heures encore si cela avait été nécessaire. Descendu de machine après trente-six heures de route, lors de Marseille-Paris, je suis allé dîner au restaurant et j'ai passé la soirée avec des camarades, plus fatigué, plus engourdi



Vanderstuyft, son manager Samson et ses entraîneurs.

deux jours après, qu'à la fin d'une course si terriblement dure.

Maintenant, si l'on veut mon avis, il était moins dur jadis de courir, derrière entraîneurs humains, un Bol d'Or quelconque que de tourner sans entraînement pendant vingt-quatre heures ; mais aujourd'hui, derrière les motocyclettes et d'après le dire des concurrents qui peuvent couvrir 60 kilomètres à l'heure de bout en bout, je crois que la course sera la plus rude qu'on ait disputée et celui qui la gagnera d'après un tel tableau de marche sera un fameux athlète.

Suivant la coutume que le meilleur gagne, tel est le souhait que forme un vieux concurrent, qui, pendant ces interminables heures qu'ils tourneront au Vélodrome d'Hiver, parcourra en auto les routes de France, en bon voyageur de commerce soucieux de bien placer sa marchandise.

Si je ne suis pas à l'arrivée pour serrer la main au vainqueur, qu'il sache que je le félicite d'avance avec toute la sincérité d'un qui sait ce que vaut une pareille victoire.

LUCIEN LESNA.

Lesna, en bon manager, prépare lui-même les vivres d'un de ses camarades, qu'il s'était chargé de soigner dans le Bol d'Or.

RÉSULTATS TECHNIQUES DE LA SEMAINE

AUTOMOBILE

Le Petit Critérium des Voiturettes et Tricars.

Tricars. — 1. Grifton (Bucquet), 787 points; 2. Bruneau (Foulon), 1.298 points; 3. Austral II (Guitard), 1.414 points.

Voiturettes. — 1. Grégoire I (Civelli de Bosch), 233 points; 2. Vulpès (Barriaux), 457 points; 3. Grégoire II (Cornil), 1.576 points.

BOXE ET CANNE

Finales des championnats : Canne. — *Amateurs :* Amagat. — *Professeurs :* Baïssas. — *Boxe française. Poids plume :* G. Jeanniot, 49 kil. 500 (Leclerc). — *Poids extra-légers :* L. Ducasse, 49 kil. 500 (Chabrier). — *Poids légers :* Muffat, 59 kilos (Quillier). — *Poids moyens :* Briat, 60 kilos (Leclerc). — *Poids lourds :* Deligny, 83 kilos (Leclerc). — *Boxe anglaise. Poids plume :* L. Ducasse, 49 kil. 500 (Chabrier). — *Poids extra-légers :* Cuny, 54 kilos (Club. Pugiliste). — *Poids légers :* T.-H. Jordan, 60 kilos (Chabrier). — *Poids moyens :* Briat, 60 kilos (Leclerc). — *Poids lourds :* Lovel Graham, 78 kilos (Pélican A. C.).

LE LONDON HOSPITAL CONTRE LE RACING-CLUB

Le R. C. F. qui est dans ce moment dans une forme splendide a encore remporté cette semaine une victoire intéressante sur le London Hospital, une des bonnes équipes d'outre-Manche. La fin de la

Un tenu

partie donna 10 points (2 essais, 2 buts) à 3 (1 essai).

Il est bon de dire à la décharge des Anglais que le sol détrempé les gêna beaucoup. Malgré tout la partie fut très animée et des plus intéressantes à suivre. Il est bon de féliciter le Racing de sa façon de jouer. La défense devenue très compacte, les procédés d'attaque agréablement variés font des bleu et blanc une des équipes de rugby les plus redoutables.

LE POHL'S XI CONTRE LE STADE FRANÇAIS

Malgré un terrain très détrempé et couvert d'ornières, le match de hockey qui eut lieu dimanche sur le terrain du Stade fut très intéressant. La victoire de l'excellente équipe Anglaise fut difficile,

Une passe.

mais nette. Dès le début, le Pohl's marqua un but que le Stade égalisa aussitôt. Jusqu'à la mi-temps, nos représentants dominèrent. Mais la seconde mi-temps prouva la supériorité des hommes d'Outre-Manche qui ajoutèrent deux nouveaux buts à leur actif.

CORRESPONDANCE

A propos des automobiles de guerre. M. Charron réclame. Le commandant Guye approuve.

L'article que nous avons publié, l'autre semaine, sur les voitures de guerre, nous a valu une lettre de M. Charron, que nous publions ci-dessous. On sait que c'est à l'usine C. G. V. qu'ont été fabriquées les autos-mitrailleuses commandées par le gouvernement russe.

Cher Monsieur,

Au sujet de l'article rédigé par l'honorable commandant Z., sur les voitures de guerre, je doute que cet honorable commandant ait jamais étudié la question de la guerre, et je serais très heureux d'apprendre de lui quel est le quadricycle qui pourrait porter des munitions en quantité suffisante pour tirer même seulement pendant dix minutes, étant donné que la mitrailleuse qui est placée sur la voiture de guerre tire de cinq à cix cents coups à la minute.

De plus, il est nécessaire d'avoir un servant pour tirer avec cette mitrailleuse.

Veuillez agréer, etc. F. Charron.

Nous avons communiqué cette lettre à notre collaborateur, et voici ce qu'il nous a répondu :

L'idée de faire porter à un quadricycle une mitrailleuse n'est pas de moi. Elle a été mise en pratique, comme je vous le disais, par Wecker-Maxim, qui sont, on l'avouera, suffisamment au courant de la question. La cartouche pèse 25 grammes; 1.000 cartouches pèsent donc 25 kilos. C'est dire qu'on peut en emporter facilement déjà un assez grand nombre.

Il ne faut pas, d'ailleurs, s'illusionner : quand une mitrailleuse a tiré pendant une minute, elle doit s'arrêter pour refroidir et être nettoyée. les Hotchkiss, en particulier, qui n'ont qu'un refroidissement à ailettes. C'est pourquoi ces engins marchent toujours par deux.

On pourrait de préférence placer la mitrailleuse sur une voiture légère. C'est ce que le capitaine Genty a essayé à Vincennes, où il en a installé une sur une 24-chevaux.

En ce qui concerne l'objection que je faisais, relativement à l'absence de routes en Russie, quelqu'un de fort bien informé, qui touche de près à l'ambassade, me faisait observer qu'il était très possible que ce voitures fussent destinées, non pas aux grandes routes, mais à l'intérieur des villes, et qu'elles seraient susceptibles de rendre, en cas d'émeutes, de réels services, étant à l'épreuve de la balle et pratiquement bien garanties contre les bombes.

Commandant Z.

Nous avons, d'autre part, reçu du commandant Guye, l'inventeur des voitures dont il est question, cette autre lettre :

Monsieur le directeur,

Merci pour les très flatteuses lignes que me consacre *la Vie au Grand Air* du 16 courant, dans son article "les Automobiles de guerre". Merci aussi au très aimable commandant Z., dont je chercherai avec plaisir à faire la connaissance, et auquel j'adresse, en attendant, mes plus amicales salutations.

Veuillez agréer, etc. Commandant Guye.

RÉSULTATS TECHNIQUES DE LA SEMAINE

HIPPISME

Colombes. — *Prix du Mont-Aigu.* (Haies, 3.200 m.): 1. Lakeland (Sauval); 2. Trinquetière; 3. Maidouze.

Colombes. — *Prix de Torcy.* (Haies, 3 000 m.): 1. Wandick II (Pierson); 2. Auritum; 3. Coquelin.

Jeudi 22 février

Auteuil. — *Prix du Phalanstère.* (Steeple-chase, 3.500 m.): 1. La Réauté (Seddon); 2. Gradignan; 3. Argentine. (6 partants.) — *Prix du Viaduc.* (Haies, 3.100 m.): 1. Lakeland (Sauval); 2. Œillade; 3. Pensa. (8 partants.)

Vendredi 23 février

Colombes. — *Prix de Sucy.* (Steeple-chase, 3.400 m.): 1. Grutli (Deffis); 2. Frisquet; 3. White-Heater. (9 partants).

Dimanche 25 février

Auteuil. — *Prix Hypothèse.* (Steeple-chase, 4.000 m.): 1. Mont Joie (Hollobone); 2. La Réauté; 3. Planète. (3 partants.) — *Prix Finot.* (Steeple-chase, 3.500 m.): 1. Burgrave II (M. Adèle); 2. Cinéas; 3. Bec d'Ambez. (8 partants.) — *Prix des Bruyères.* (Haies 2.800 m.): 1. Vieux Jeu (H. Johnson); 2. Chia; 3. Artaban II. (5 partants.) — *Steeple-chase militaire.* (4.000 m.); 1. Juvisy, à M. Colas (Lieut. Supper); 2. Bel Ami II; 3. Gratin II. (11 partants.) — *Prix de Belle-Isle.* (Haies, 3.100 m.): 1. Le Bretteur (L. Bariller); 2. Le Belvédère; 3. Beauquemare. (3 partants.)

FOOTBALL ASSOCIATION

Charentonneau. — Dimanche 25 février. — R. C. F. bat Gallia-Club par 5 points à rien.

Joinville. — U. A. du Ier arrondissement bat C. A. S. de Saint-Mandé par 1 but à 0.

RÉSULTATS TECHNIQUES DE LA SEMAINE

CYCLISME

Vélodrome d'Hiver. — Dimanche 25 février. — *Tour de piste (départ lancé).* — Rettich, 20 s. 4/5 (record). — *Prix Thibaudin : 1re manche :* 1. Friol, 2. Van den Born, 3. Ellegaard, 4. Outochkine; *2e manche :* 1. Ellegaard, 2. Outochkine, 3. Friol, 4. Van den Born; *3e manche :* 1. Friol, 2. Van den Born, 3. Ellegaard, 4. Outochkine. Classement : 1. Friol (5 points). 2. Ellegaard (7 points), 3. Van den Born (8 points), 4. Outochkine (10 points). — *Prix Jaap-Eden* (20 kilom. sans entraîneurs) : 1. Heller, 2. Scheuermann, 3. Schwab, 4. Vanoni. — *Course de 50 kilomètres* : 1. Walthour (38 m. 17 s. 2/5), 2. Gunther, à 2 tours, 3. Parent.

CROSS-COUNTRY

Championnats interscolaires et interfacultés. — Dimanche 25 fevrier. — 1. Keyser (Ecole d'Electricité), 2. Rebut, 3. Agostini, 4. Theuriet (Droit), 5. Lancelin, etc ; Classement par équipes : 1. Janson de Sailly, 2. Ecole d'Electricité, 3. Collège Rollin, 4. Charlemagne.

FOOTBALL RUGBY

Dimanche 25 février. — Le Racing-Club de France bat le London Hospital, par 10 points à 3. — Stade Français (1) bat A. S. F. (1), par 12 points à rien.

LE MATCH RACING-CLUB CONTRE GALLIA-CLUB

A Charentonneau, l'équipe première du Racing-Club battit en association l'équipe anglaise du Gallia-Club par 7 buts à 0. Ce résultat prouve l'écrasante supériorité dont firent preuve les racing-

L'équipe du R. C. F., qui vient de battre le Gallia Club.

men. Ils avaient d'ailleurs mobilisé leurs meilleurs hommes : leur ligne de demis comptait Jordan, le champion de boxe, Allemane et Forestier. Notons qu'au G. C. manquait un avant de valeur, Thomas.

LES CHAMPIONNATS DE FRANCE de CROSS-COUNTRY

Dimanche dernier se sont disputés les Championnats de France interscolaires et interfacultés dans le parc de Saint-Cloud. Le parcours était d'environ 12 kilomètres. Cette course fut l'exacte réédition du Championnat de Paris qui eut lieu le 11 février. Cinquante concurrents se présentèrent au dé-

Keyser, gagnant du championnat.

part. La première boucle fut couverte en 27 minutes par Keyser qui, après avoir perdu 150 mètres par une erreur de parcours, rejoignit tous ses adversaires et finit premier avec une avance importante, renouvelant ainsi son succès d'il y a quinze jours. Rebut et Agostini le suivaient. Le premier des étudiants fut Theuriet, arrivé quatrième.

LES CHAMPIONNATS DE BOXE

Un intéressant tournoi sportif — Huit champions pour dix championnats — Les progrès de la boxe
Enseignements d'un meeting — Les réformes nécessaires

Voici terminé le tournoi des Championnats de Boxe de 1906, qui a tenu en haleine pendant un mois, non seulement tous les habitués des salles parisiennes, mais encore tous ceux qui suivent à ce sport si intéressant.

Huit amateurs détiennent ainsi aujourd'hui les dix titres de champions de France ou du Monde (beaucoup trop prétentieux, ce dernier, à mon avis!) qui étaient en jeu. Ce sont : en boxe française : MM. Jeanniot, Ducasse, Muffat, Briat et Deligny; en boxe anglaise, MM. Ducasse, Cuny, Jordan, Briat et Graham. Il ressort de ce palmarès que Ducasse et Briat se sont chacun attribué deux championnats et — chose assez curieuse — un dans chaque méthode.

C'est d'ailleurs, à mon sens, la condamnation des Championnats en boxe française, sport admirable, soit au point de vue gymnastique, soit au point de vue du combat de rue, suivant qu'on l'envisage sous ses deux aspects différents, mais sport impropre à une compétition d'amateurs, qui doit nécessairement rester courtoise, tout en atteignant une efficacité suffisante pour provoquer des résultats très nets. Or, on ne pourrait obtenir ceux-ci qu'en permettant l'usage des chaussures de ville, et cet usage peut amener des accidents très sérieux. Concluez vous-mêmes.

L. Ducasse, 49 kil. 500 (Chabrier),
champion de France, boxe anglaise poids plume, et champion du monde, boxe française.

Une nouvelle génération de boxeurs s'est levée. Il est fort intéressant de constater d'une année à l'autre à l'aide du meeting pugilistique devenu maintenant classique, les progrès réalisés chez nous dans l'art de la boxe. On peut affirmer hardiment qu'ils sont, sinon énormes, du moins très sensibles. Puisqu'il n'y a rien comme les exemples pour illustrer une thèse, prenons les cas de Jordan et Briat, déjà vainqueurs des championnats de l'an dernier et qui peuvent être considérés comme des amateurs de tout premier ordre. Nous constaterons qu'ils s'affirment encore cette année comme meilleurs que leurs concurrents, mais alors qu'en 1905 ils dominaient véritablement le lot, nous les voyons aujourd'hui tous deux mis en échec par des inconnus. Au cours des matches éliminatoires, en effet, il s'en est fallu de peu que Briat ne fût éliminé par un quasi-novice nommé Bonnet, et quant à Jordan, il ne put parvenir dans la finale qu'après un « match nul » d'ailleurs prononcé en violation formelle du règlement, qui obligeait l'arbitre à donner une décision.

Lovel-Graham, 78 kilos (Pelican A. C.),
champion de France de boxe anglaise, poids lourds.

Briat, 66 kilos (Leclerc),
champion du monde boxe française poids moyens, champion de France boxe anglaise, 2e du championnat du monde boxe française, poids lourds.

Ainsi s'est levée en un an toute une génération de boxeurs, dont certains, tels que Gary, le *dead-heater* de Jordan; Cœuille qui, avec un écart de poids assez grand en sa faveur, il est vrai, battit le même Jordan dans le championnat des poids moyens; Bonnet, dont j'ai parlé plus haut; Spinner, qui fit le dernier jour contre Briat un des plus remarquables assauts de boxe française que j'aie jamais vus, dont certains, dis-je, feront parler d'eux, vous pouvez en être persuadés.

Amagat,
champion du monde de canne (amateur).

G. Jeanniot, 49 kil. 500 (Leclerc),
champion du monde boxe française poids plume, 2e du championnat de France boxe anglaise.

Trop de brutalité, pas assez de science! Il y a cependant une petite critique à faire au sujet des progrès réalisés dans l'ensemble. C'est qu'on paraît moins se préoccuper de gagner en science qu'en combativité — disons même carrément le mot — en brutalité. La plupart des concurrents des championnats, on a pu le remarquer, cherchaient beaucoup moins à faire du beau jeu qu'à amener le *knock out*, c'est-à-dire l'élimination. Et ceci est fort regrettable, à mon sens, surtout pour un championnat d'ama-

teurs. D'autant qu'on y convie non seulement les connaisseurs, mais aussi les profanes qu'il s'agit de convertir au « noble art » cher au marquis de Queensberry, et non pas de dégoûter du premier coup.

Soyez persuadés qu'un boxeur adroit, rapide et mobile du genre de Gary, que je trouve très remarquable (encore que Jordan l'ait incontestablement dominé lors de leur seconde rencontre), possède la méthode qui convient à une compétition où le *knock out* devrait être l'exception et non la règle. Si les arbitres se persuadaient bien de cette vérité, ils donneraient beaucoup plus d'importance aux qualités de science et de connaissance de la boxe qu'ils n'en donnent actuellement.

C'est ainsi qu'on devrait, pour l'année prochaine, introduire dans le règlement des dispositions spéciales pour le cas où l'un des concurrents est renversé à terre. Au lieu de permettre à son rival de se précipiter sur lui dès qu'il est relevé afin de l'« achever », on devrait, non seulement contraindre l'homme debout à se tenir à une certaine distance, mais encore à attendre un commandement de l'arbitre pour reprendre le combat, étant bien entendu que l'arbitre attendrait pour ce faire que le « tombé » ait repris sa garde et soit absolument prêt.

Deligny, 83 kilos (Leclerc), champion du monde de boxe française, poids lourds s'entraînant à la salle Leclerc, avec Reinem, 71 kilos (Leclerc), troisième du Championnat de boxe française, poids moyens.

Je sais bien que ce ne sont pas absolument les règles anglaises ou américaines, mais il ne s'agit pas là de combats sans merci.

Une réforme urgente pour l'année prochaine

Il y aurait d'ailleurs, à mon sens, beaucoup d'autres modifications à apporter au règlement actuel, qui est très défectueux, non dans l'ensemble, mais dans ses détails.

La plus importante concerne la décision des arbitres. Cette année, une anomalie invraisemblable voulait que ceux-ci accordassent la victoire à l'un ou l'autre des deux concurrents, à l'issue des quatre reprises réglementaires. On ne lui donnait ainsi, au cas où les deux rivaux auraient fait jeu égal, ni le droit de les proclamer *ex æquo*, ni celui d'ordonner une reprise supplémentaire afin de les départager. Pour l'année prochaine, il sera urgent de rétablir un des deux mesures, ou même les deux, ce qui serait au fond la vérité.

Sinon, on s'exposera à la réédition de l'incident vraiment peu banal qui a marqué une des séances du dernier tournoi : l'arbitre proclamant le « match nul » au mépris des règlements qui lui interdisaient de le faire. Histoire d'autant plus extraordinaire qu'il qui fut un vrai « dead-heat » que l'arbitre proclama d'ailleurs sans hésiter. Or ce match ne comportait pas moins de 25 reprises.

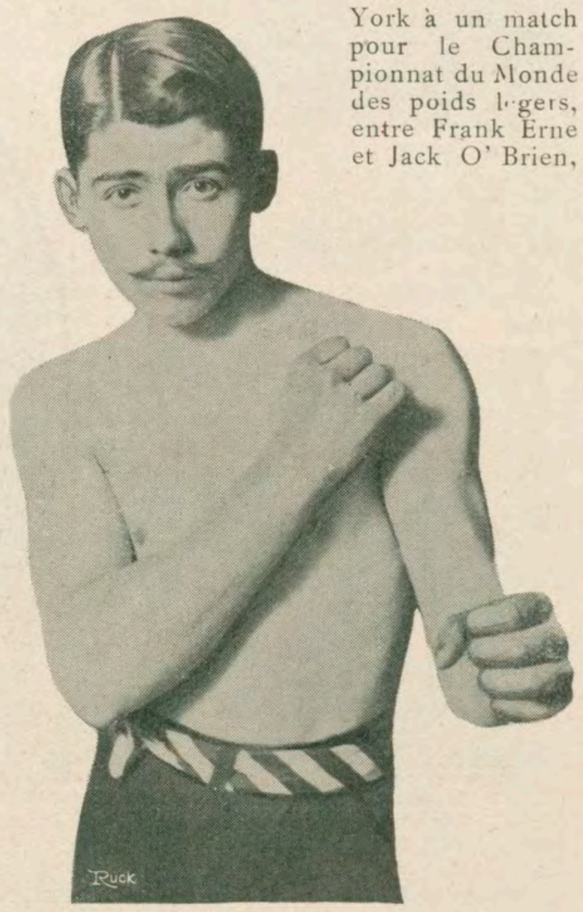
Concluez.

VICTOR BREYER.

Deligny.

Jordan, 60 kilos (Chabrier)
champion de France boxe anglaise, poids légers.

Coeuille, 69 kil. 500 (Lille),
une révélation de l'année, deuxième du Championnat de boxe anglaise, poids moyens. A fait knock-out Jordan au cours des demi-finales.



Gary, 63 kilos (Legrand),
qui s'est révélé boxeur de grande classe en faisant match nul avec Jordan.

s'agissait de notre confrère Frantz Reichel, dont la compétence, en matière de boxe, est établie, et que lui-même avait pris, en tant qu'organisateur, une part active à l'élaboration des mêmes règlements qu'il violait comme arbitre !

Aucune démonstration plus éclatante de l'absurdité de ces règlements ne pouvait être faite. Je sais bien que leurs auteurs, par un joli sophisme auquel l'incident Reichel ainfligé d'ailleurs un démenti éclatant, se sont basés sur ce fait « qu'il n'y avait pas de match nul en boxe », ce qui est, en vérité, admirable. C'est tout à fait comme si on décrétait la suppression des dead-heats en courses hippiques cyclistes ou pédestres, sous le prétexte que, dans la réalité, il n'y a jamais de cas où deux concurrents arrivent mathématiquement ensemble. C'est exact, mais ce qui ne l'est pas moins, c'est que dans bien des arrivées le juge, si exercé soit-il, se voit dans l'impossibilité de départager les concurrents et, par conséquent, obligé de les classer ensemble. Et si la chose est vraie pour les sports qui comportent quelque chose d'aussi précis qu'une ligne ou un poteau de but, que dire de la boxe, où le résultat réside tout entier dans l'appréciation d'un homme ?

C'est d'ailleurs si vrai qu'en Angleterre et en Amérique, d'où nous parviennent toutes les inspirations relatives à un sport dans lequel nous sommes de petits débutants, le « match nul » n'est pas si rare qu'on pourrait le croire. Et pour n'en citer qu'un seul exemple, je me souviens d'avoir assisté à New-York à un match pour le Championnat du Monde des poids légers, entre Frank Erne et Jack O'Brien,

L'ÉCURIE DE M. ED. ARCHDEACON

M. Edm. Archdeacon, qui vient de mourir subitement, était un vrai sportsman ✗ Propriétaire dès le collège ✗ Un travailleur

M. Edmond Archdeacon, qui vient de mourir presque subitement, frappé d'une congestion cérébrale, au pesage d'Auteuil, où tant de fois ses sympathiques couleurs furent acclamées, était un vrai sportsman dans toute l'acception du mot.

Le jeudi de la réouverture d'Auteuil, comme je le félicitais de la belle tenue de ses pensionnaires et de la victoire de Gibichung : — Eh bien! me dit-il, va-t-on dire encore qu'il n'y a que les Anglais comme entraîneurs et comme jockeys? Ai-je assez remporté de victoires avec mon entraînement français? Notez que jamais je n'ai confié mes chevaux à d'autres qu'à des Français : Vergnaud fut mon premier entraîneur, puis Chassagne, puis Deraismes, puis Desbons; aujourd'hui, c'est Urbain David; Français aussi, mes jockeys : Ronan, Barillier, Jaouen, Sauval. M. Ed. Archdeacon ne pouvait pas ne pas avoir d'écurie de courses; le premier steeple-chase couru en France fut gagné par un de ses oncles, M. de Saint-Hilaire; son père, qui fut directeur de la Compagnie d'assurances La Nationale, avait été, avec MM. de Saint-Roman et Erlanger, un des associés de M. Delamarre dans la grande écurie, après avoir possédé seul une écurie dont les couleurs triomphèrent, du reste, dans le Grand Prix du Prince d'Orléans. M. Archdeacon père fut aussi pendant plusieurs années, l'associé de l'équipage du marquis de l'Aigle.

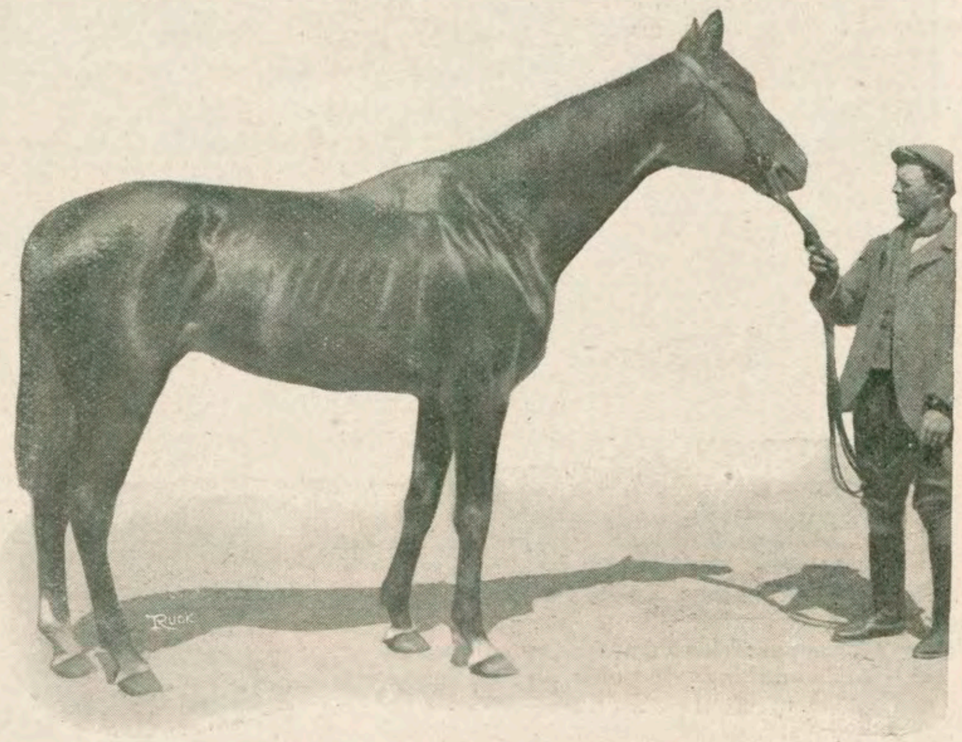
M Edm. Archdeacon
frappé d'une attaque d'apoplexie, sur le champ de courses d'Auteuil, est mort le surlendemain.

Encore sur les bancs du lycée, M. Edmond Archdeacon fit courir! Il était en rhétorique lorsqu'il fit l'acquisition, pour vingt-cinq louis, d'un pur-sang, nommé Irlande; le cheval courut non placé dans un prix à réclamer, mais fut acheté par M. Jorel, qui gagna avec lui, huit jours après, le Grand Steeple de La Marche, d'une valeur de 10.000 francs.

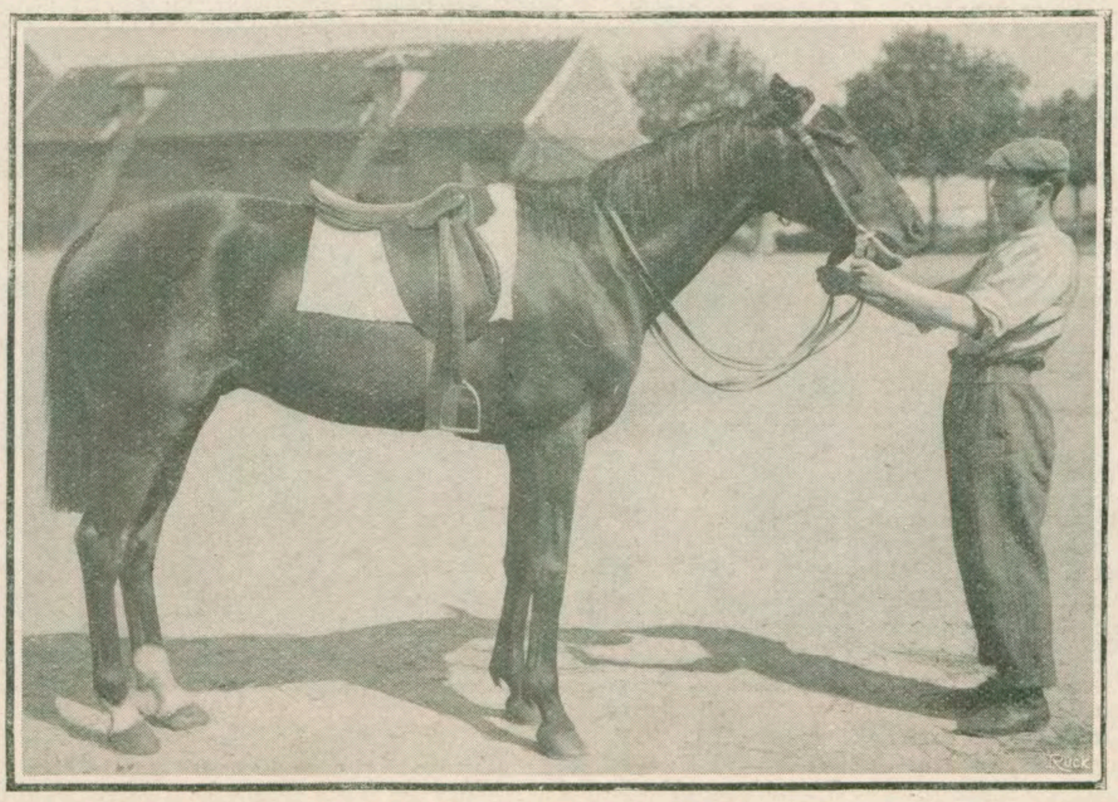
Lorsque la casaque blanc et bleu triompha pour la première fois, son propriétaire était à peine majeur! C'était à Vincennes, avec Croissant, qui gagna après à Auteuil; l'écurie Archdeacon fils qui se composait alors de trois chevaux, était sous la direction d'un ancien cocher nommé Vergnaud, qui faisait galoper ses steeple-chasers dans les allées du parc de Cheney, en Bourgogne, chez le grand-père de M. Archdeacon. A 24 ans — en 1887! — M. Archdeacon figurait déjà en bonne place dans la liste des propriétaires gagnants en obstacles — Chassagne était son entraîneur — une de ses juments, Girandole II, lui gagna 80.000 francs, et elle claqua dans le Grand Prix de Rambouillet — il est vrai qu'elle portait, à quatre ans, 73 kilos : fait presque unique dans les annales du turf.

A la mort de Chassagne, M. Archdeacon disait de lui : « C'est le meilleur des entraîneurs que j'aie jamais connus » — l'écurie passa sous la direction de Deraisne, puis sous celle de M. Desbons. A ce moment, un lot de chevaux provenant de l'élevage de Bois-Roussel, Beaupré, Février, Fabuliste, Kinrara ont formé le noyau autour duquel sont venus se grouper des chevaux comme Maragon, Gilbert, Civet II, Van, Khasnadar, Sésostris II, Beaurepaire, etc. L'écurie, qui avait gagné 57.815 francs en 1898, passait à 80 960 francs en 1899, 193.095 francs en 1900, 204.973 francs en 1901, 287.720 francs en 1902, 220.500 francs en 1903, 129.350 francs en 1904, 127.000 francs en 1905. Depuis l'année dernière, ses représentants étaient sous la direction d'Urbain David; Sésostris II, Le Falgas, Beaurepaire, Khasnadar, Rowin, parmi les vieux chevaux, Gibichung, parmi les jeunes, ont été ses principaux champions dans la dernière campagne.

***Intérim*, ch. al., par Upas et Queen.**



***Van*, ch. b., par Le Pompon et Vanille.**



***Motocycle*, h. b., par Reverend et Presta.**

Gibichung avait commencé l'année en enlevant, jeudi dernier, une course de haies, à Auteuil, et c'est précisément au moment où il remportait, dans le Prix Kérym, sa seconde victoire consécutive que le député de Paris a été frappé du mal subit qui devait l'emporter à l'âge de 41 ans.

M. Edm. Archdeacon était un travailleur acharné, on peut même dire qu'il n'eut, depuis quelques années, aucun instant de repos.

Assidu à la Chambre, il s'échappait pour assister aux réunions d'Auteuil; sa mémoire était extraordinaire et réputée et il avait la science du pedigree poussée au plus haut point. Il se trompait rarement dans ses acquisitions; on peut même dire qu'il ne s'est trompé qu'une fois, lorsqu'il acheta à un prix assez élevé Phlegeton à M. Lupin; l'étalon ne donna pas tous les résultats qu'on avait pu espérer.

Paul Mégnin.

La Réauté, tombée et remontée deux fois. Montjoie, dérobé et ramené, arrivé 1er. Planète, tombée et arrêtée.

Le Prix Hypothèse (steeple-chase, 3e série, 6.000 fr., 4.000 m.).

Le saut du mur. Les trois chevaux sont encore en course.

LES COURSES A AUTEUIL

Dans le Prix de l'Avenir, devenu le Prix Finot, les deux premières places ont été prises par deux chevaux appartenant encore à leur éleveur

Le Prix de l'Avenir, devenu désormais le Prix Finot, est une des épreuves classiques réservées en obstacles aux jeunes chevaux. On pourrait dire même la plus classique si le Prix Wild Monarch et le Prix Congress ne pouvaient faire valoir en leur faveur quelques bonnes raisons : raison d'ancienneté, tout d'abord, puis des conditions de poids plus uniforme qui en fait de meilleurs criteriums. Leur seul défaut, qui est aussi un attrait, est d'être surtout des épreuves de débutants.

Le Prix Finot a été classique en sa fondation ; course de haie à l'automne, steeple-chase au printemps, il rappelait de trop près, avec son caractère biennal et ses engagements à longue échéance, quelques-unes de nos plus vieilles épreuves de plat, pour ne pas leur emprunter du premier coup un peu de leur prestige. Disputé un peu tard, il devait évidemment comporter, pour ne pas paraître trop souvent couru d'avance et ne pas écarter les concurrents un système de surcharges et de décharges. Quand les concurrents pénalisés ont gagné, comme il est arrivé le plus souvent, tout s'est passé pour le mieux. Mais lorsqu'un concurrent moindre, grâce à un gros écart de poids, a triomphé du crack de sa génération, on n'a pu s'empêcher de regretter un peu, et c'est le cas cette année, de voir une aussi belle épreuve échapper au meilleur.

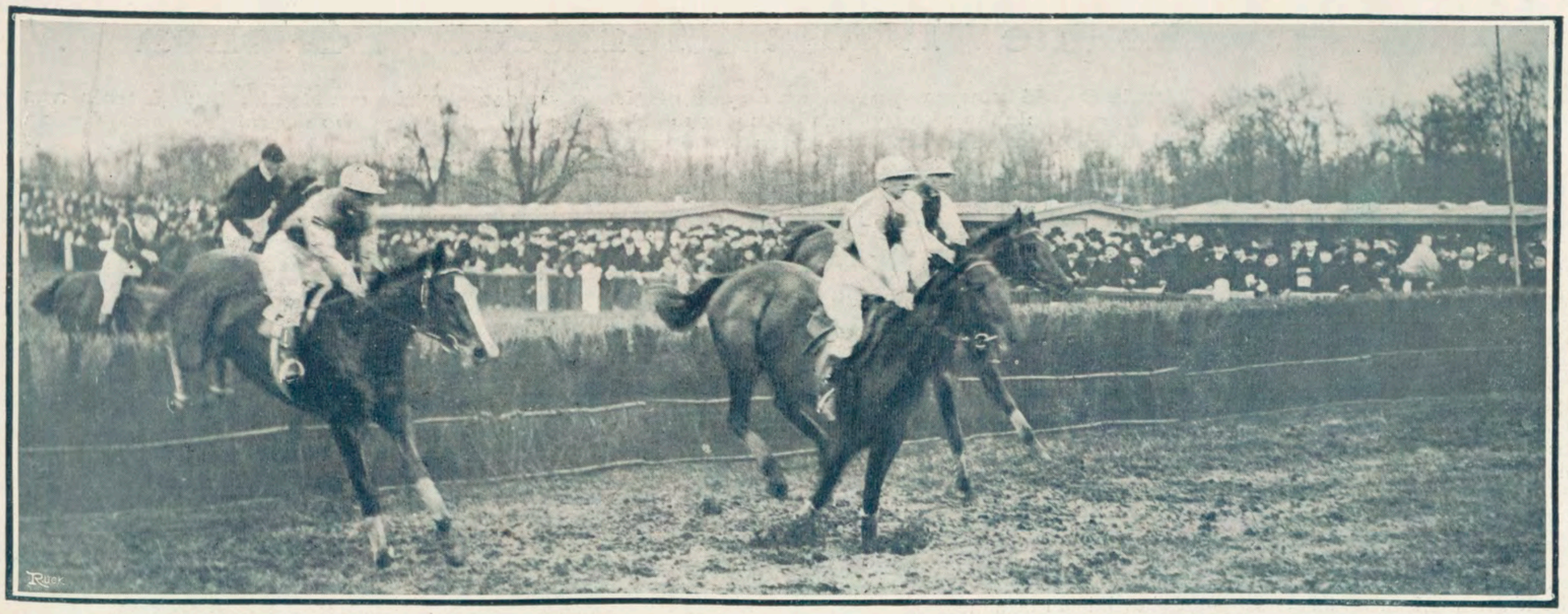
Le résultat a présenté une particularité assez rare ; les deux premiers appartiennent encore à leurs éleveurs et ont couru sous leurs couleurs.

Le gagnant, Burgrave II, un produit de Le Destrier, né au haras du Feray et appartenant à M. Gaston Dreyfus, n'avait pas été heureux jusqu'ici. Tombé l'an dernier dans le Prix Congress, il avait couru honorablement cette année derrière des concurrents d'ordre modeste ; sa victoire dans le Prix Finot est la première qu'il remporte. Il a accompli très sûrement le parcours et fait preuve d'un mérite très certain. Mais sans en rien diminuer, on peut faire remarquer qu'il bénéficiait d'un avantage de 15 li-

Planète. Montjoie.

Le saut de la rivière du huit dans le Prix Hypothèse.

Planète se dérobe à la rivière du huit et tombe à la rivière des tribunes ; Montjoie refuse les obstacles après avoir fait une grosse faute à la rivière des tribunes.



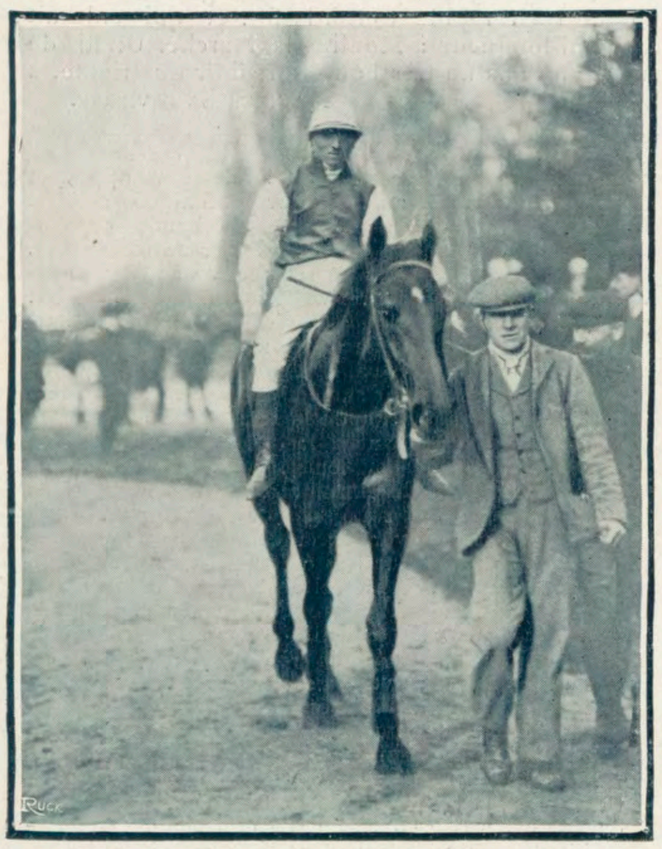
Burgrave. Cineas. Satanella. Magicien. Etalage.

Le Prix Finot (ex-Prix de l'Avenir, 16e Biennal, 2e épreuve, steeple-chase, 20.000 fr., 3.500 m.).

Le saut de la rivière des tribunes.

Satanella. Cineas. Magicien Burgrave Bec d'Ambez. Etalage.

Le Prix Finot — Descente de la butte.



Le vainqueur du Prix Finot.

Burgrave II, par Saint-Damien et Beatrix II. Eleveur et propriétaire. M. Gaston Dreyfus; entraîneur, Lawrence; jockey, M. Adèle.

vres vis-à-vis du second et a eu tous les avantages de la course.

Le second, Cinéas, gagnant du Prix Congress, du Prix Varanville et de la première manche du Prix de l'Avenir, était l'an dernier et demeure encore, malgré son échec, le crack de sa génération. Il s'est présenté hier dans un état de préparation satisfaisant, mais moins avancé peut-être que celui de son concurrent. On peut croire aussi que son hésitation à la rivière, sa faute au mur en terre et son écart à l'arrivée ont largement contribué à sa défaite. En tout cas, le mérite respectif des deux premiers paraît bien fixé et l'avantage est bien marqué en faveur de Cinéas.

Du lot des battus, il faut dégager Satanella, débutante en steeple, elle a commis de nombreuses fautes, mais n'en était pas moins très dangereuse encore à l'entrée de la ligne droite.

Si une nouvelle épreuve entre les mêmes chevaux devait donner un résultat différent, c'est d'elle très vraisemblablement que viendrait la surprise.

Le prix d'Auteuil qui se disputera dimanche et où elle rencontrera probablement les principaux concurrents du prix Finot, sera à cet égard des plus intéressants.

Le Prix Hypothèse est venu à l'appui de la tradition qui veut qu'il y ait aux jours gras une course comique.

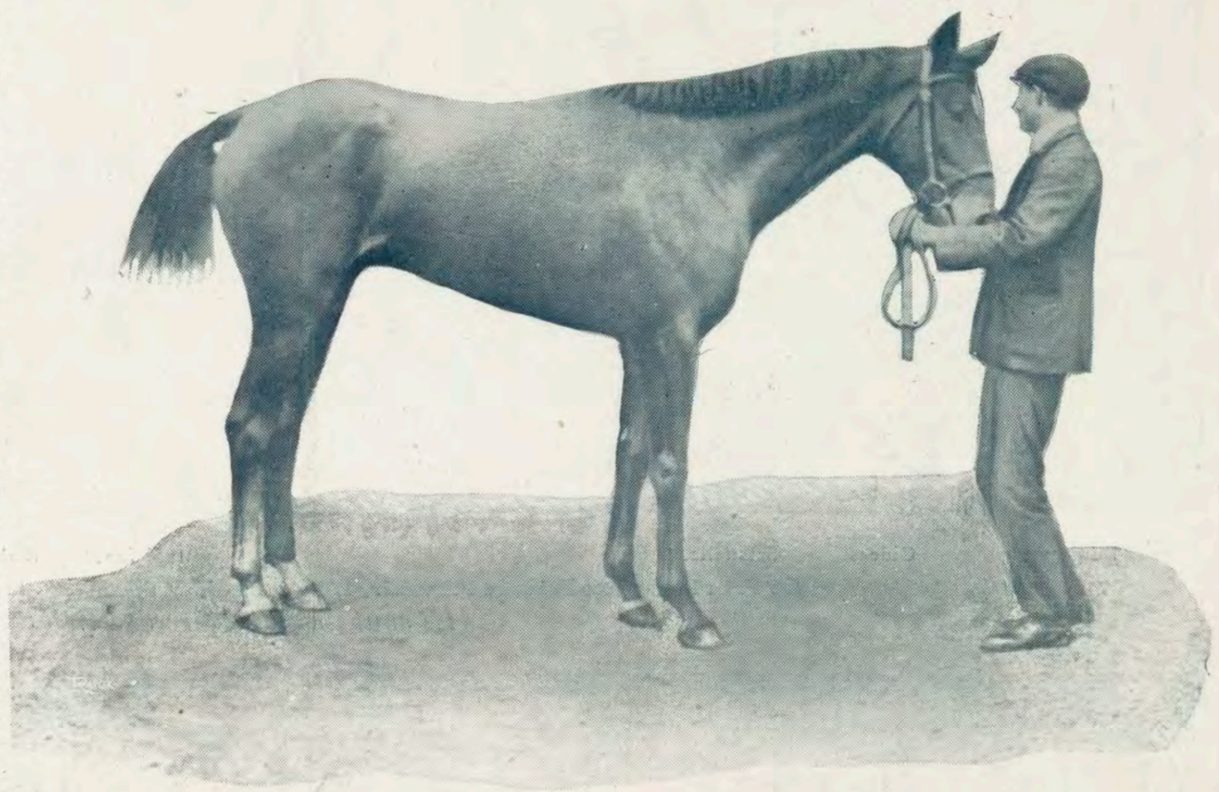
A. Pecqueux.

Le vainqueur du steeple-chase militaire.

Juvisy, 77 k., par Le Glorieux et Arnica, au lieutenant Colas, du 3e dragons, monté par M. Supper, lieutenant au même régiment.

Les cracks de 1906 : Monsieur Périchon

Le gagnant du Prix de Condé pourra, en raison de son origine et de ses progrès constants, faire à trois ans un cheval d'excellente classe ; mais pas plus que Prestige et d'autres bons performers de sa génération, il n'a d'engagements dans les grandes épreuves



Monsieur Périchon, ch. bai, par Chalet et Madame Boniface, à M. Champion.

Bien que la distance du Prix de Condé — une des rares épreuves où les deux ans soient appelés à couvrir 2.000 mètres — semble devoir être une garantie des qualités de tenue possédées par tous les concurrents, on trouve sur la liste des vainqueurs un certain nombre d'animaux pour lesquels cette même distance a paru, au cours de leur troisième année excéder leurs véritables aptitudes et qui n'étaient, en réalité, que des « milers ». Un des plus récents et aussi des plus frappants exemples de ce genre est fourni par Feuille de Chou II. Mais le plus souvent les chevaux qui figurent à l'arrivée confirment, par la suite de leur carrière, la bonne impression qu'ils ont produite ce jour-là : tel a été le cas pour Génial, le héros de 1903, et, de façon plus complète encore, pour Maximum, qui l'eût vraisemblablement emporté en 1901, sans le départ extrêmement favorable donné à son camarade d'écurie Krüger.

Comme Maximum, le vainqueur de 1905, Monsieur Périchon, est fils de Chalet. Son origine maternelle est, il est vrai, essentiellement différente de celle du cheval de M. de Brémond, mais elle n'a rien qui puisse laisser supposer chez lui un manque de fond, tout au contraire : sa mère, Madame Boniface, née en 1888 chez le vicomte de Talhouet-Roy, était issue de l'alliance de Reluisant (qui apporte dans le pedigree de Monsieur Périchon les sangs de West Australian et d'Adventurer) et d'Yvonne (qui fournit les courants de Gladiator et de Nuncio). Madame Boniface, après avoir gagné, pour M. E. Deschamps, un prix à réclamer à Vincennes, devenait la propriété du marquis de Tracy (alors associé avec M. de Monbel) et, sous les couleurs de ce dernier, remportait quelques autres succès modestes en plat ; en obstacles elle réussissait mieux encore et gagnait plusieurs steeple-chases. En octobre 1894, après avoir été saillie par Modèle, elle était vendue 1.300 francs, au baron de la Thouanne, et donnait à celui-ci, puis à M. de Gasté, quelques produits qui ont peu fait parler d'eux, entre autres, la propre sœur de Monsieur Périchon, Madame Flirt, née un an auparavant. A la vente des yearlings de M. de Gasté, à Deauville, en 1904, Monsieur Périchon était retiré pour 3.300 francs, puis cédé à M. Champion, sous les couleurs duquel il a disputé à l'automne dernier quatre engagements.

Les débuts du fils de Chalet, ses deux premières courses même, n'eurent rien de sensationnel. Il ne joua qu'un rôle des plus effacés à Cabourg, le 14 août, dans le Prix Calenge, gagné par Djinda sur Tramontane, Handsome II, Escalade et ne se comporta pas beaucoup plus brillamment, un mois plus tard à Fontainebleau, dans le prix de la Ville, où il venait cependant à la fin prendre la quatrième place, derrière Favorite, La Ferté II et Menzieza. Dans chacune de ces courses, la pouliche victorieuse avait du reste pris dès le départ un avantage sensible ; le fils de Chalet paraît en outre avoir été très médiocrement soutenu par son écurie dans ces deux épreuves dont les distances — 900 et 1.100 mètres — étaient sans doute estimées trop courtes pour lui donner une chance sérieuse.

Les conditions étaient complètement différentes lors de la troisième tentative du poulain, le 2 octobre, à Saint-Cloud, dans le Prix du Tunnel, de 1.300 mètres. Malgré la médiocrité de ses deux premières performances, Monsieur Périchon partait troisième favori, dans un lot de quinze partants : on lui préférait seulement Le Cyclope, qui venait de finir second dans le Prix de la Méditerranée, à Maisons, et un débutant de l'écurie Vanderbilt, sur lequel avaient couru les bruits les plus favorables : Little Billee. La course se passait en effet entre les trois chevaux et une pouliche qui allait montrer une excellente forme, Syriaque ; mais Monsieur Périchon, qui avait pris le commandement dès le milieu du parcours, n'était jamais réellement menacé et battait d'une longueur et demie Le Cyclope ; celui-ci, qui précédait de cinq longueurs Syriaque, perdait le bénéfice de la seconde place, son jockey ne s'étant pas fait peser ; Little Billee avait fini quatrième. Parmi les battus se trouvait Boussole, qui devait, dans la suite de la campagne, remporter deux victoires sur le même terrain.

Monsieur Périchon rencontrait pour sa dernière course, dans le Prix de Condé, une société beaucoup plus relevée ; ses principaux adversaires étaient les deux fils de Fourire, Fructidor et Moulins la Marche, ce dernier pouvant être considéré comme l'un des meilleurs poulains de sa génération Quinconce, qui avait figuré honorablement dans le Grand Critérium, Cortès qui venait de fournir une très bonne course contre Prestige, dans le Prix de la Forêt. Moulins la Marche était pénalisé de dix livres vis à vis de tous les autres, mais, bien placé au lever des rubans, le cheval de M. Lieux mena presque dès le départ et sembla même, au milieu de la ligne droite, pouvoir conserver le meilleur jusqu'au poteau. Toutefois Monsieur Périchon, amené avec beaucoup de précision par Reiff, vint s'en rendre maître au commencement des tribunes et put garder encore l'avantage d'une courte tête sur Cortès, venu dans un rush rapide tout à la fin, et qui enlevait la seconde place, d'une demi-longueur à Moulins la Marche. Un fils de Simonian, Caramel, venait aussi dans un très bon effort finir quatrième, à une longueur et demie.

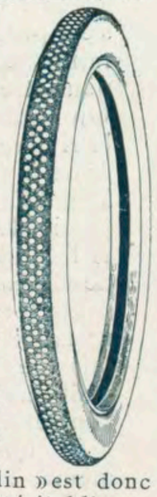
MAURICE LA RIVIERRE.

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

Ainsi que bon nombre de nos lecteurs ont pu l'apprendre ces jours derniers, nous venons de faire paraître, et nous appliquons depuis le 15 février 1906, un nouveau tarif de notre Semelle Michelin. Ce nouveau tarif accuse une « baisse » très sensible sur son devancier. Cet heureux résultat est dû uniquement à la mise en « fabrication » intensive à laquelle nous avons été amenés par la faveur qu'a rencontrée notre antidérapant dès son apparition sur le marché. La première conséquence de cette production en grand devait être, en effet, de nous faire réaliser de notables économies sur nos prix de revient. Fidèles à nos principes, nous avons été heureux d'en faire profiter notre clientèle. Une autre conséquence a été que nous n'avons plus limité aux dimensions les plus courantes notre fabrication ; pour satisfaire aux nombreuses demandes qui nous parvenaient, nous l'avons étendue à d'autres dimensions moins usuelles. Nous sommes donc en mesure, à l'heure actuelle, de livrer toutes les commandes à lettre lue. Cependant, et bien que très exceptionnellement, il pourrait néanmoins arriver que, pour des dimensions « très peu courantes », nous nous trouvions démunis ; ce ne serait, en tout cas, que pendant un temps très court.

Puisque nous avons indiqué plus haut que c'est le succès obtenu par notre Semelle Michelin qui nous a amenés à entreprendre la fabrication intensive, disons aussi à quoi est dû ce succès.



Certes, la Semelle Michelin n'est pas née d'un geste, si beau qu'il puisse être. En matière de pneumatiques, nous ne croyons pas à la génération spontanée. Sa création fut, au contraire, « laborieuse », et nous l'avouons sans honte, puisque, ayant pris le temps de lécher notre ours pendant deux ans, nous l'avons du moins mis au monde « fort présentable ». Nous aurions pu, évidemment, bien plus tôt lancer notre Semelle. Nous avons cru préférable d'attendre qu'elle eût atteint le degré de perfection que nous nous étions « fixé d'avance », afin d'éviter tous mécomptes aux automobilistes, et aussi pour nous conformer à la ligne de conduite que nous nous sommes tracée de ne pas faire d'essais sur le dos de nos clients. « Notre Semelle Michelin » est donc le résultat de très longues études. Elle a été établie sur des données parfaitement « rationnelle », et a bénéficié jusque dans ses moindres détails de notre longue expérience du pneumatique. Elle est, est-il besoin de le dire ? constituée de matériaux de premier choix, rigoureusement appropriés à leur destination, d'une fabrication irréprochable, et offre ainsi toutes les garanties désirables de durée et d'efficacité.

Tout le monde sait aujourd'hui que l'efficacité d'un antidérapant réside dans l'interposition entre le caoutchouc et le sol, d'un métal qui « mord » sur le sol et évite ainsi le glissement. Mais on sait aussi qu'il est impossible de fixer solidement des rivets à même le caoutchouc ou la toile des enveloppes, et qu'il faut recourir au cuir pour obtenir la solidité voulue. C'est donc au moyen d'une bande de cuir armée de rivets que l'on fabrique les antidérapants. Mais il s'agit cependant de fixer cette bande sur l'enveloppe. C'est ici que réside la véritable difficulté.

Nous avons pensé que la solution la plus rationnelle était de réduire au « minimum » la présence du cuir, c'est-à-dire à la bande de roulement seulement, car la présence du cuir sur l'enveloppe entraîne forcément une augmentation de la température intérieure du pneu, en s'opposant à la déperdition de la chaleur. En outre, un deuxième inconvénient de la présence du cuir est de diminuer dans des proportions « considérables » la souplesse de l'enveloppe.

Telle que nous l'avons exécutée, notre enveloppe répond à toutes les qualités qu'on peut attendre d'un bon antidérapant. En effet, elle est « antidérapante » au moins autant que n'importe quel système, sa bande de roulement étant constituée par une garniture de rivets solidement fixée dans du cuir, laquelle est vulcanisée avec l'enveloppe elle-même. Par conséquent, on évite ainsi d'avoir recours à un collage au moyen d'une dissolution quelconque, collage qui présente des inconvénients.

Mais, en outre de cette vertu essentielle d'un antidérapant, la caractéristique de notre Semelle est dans sa « souplesse remarquable ». De nombreux automobilistes, parmi ceux dont le nom fait autorité, nous ont félicité d'avoir produit « le seul antidérapant qui soit aussi souple qu'un pneu ordinaire ». Par conséquent, s'agissant de notre Semelle, il n'y a plus à craindre qu'elle « tire » plus qu'un pneu ordinaire, ni qu'elle « chauffe ».

MICHELIN.